

byplan | 4/12



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

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

Redaktionsadresse

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

Abonnement i Danmark

Årsabonnement i 2012: 620 kr.
inkl. moms og porto.
Pris for udenlandske abonnenter
henvendelse til sax@byplanlab.dk

Grafisk tilrettelæggelse

Emil Egerod Hubbard

Forsidebillede

Lars Lyndorff Krelskov
og Christopher Vittrup Andersen

Bagsidebillede

Emil Egerod Hubbard

Ekspedition

Dansk Byplanlaboratorium
Eva Josephsen
1165 København K
Nørregade 36

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

Tryk

Handy-Print A/S

ISSN 0007-7658

Oplag

629

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

I sidste nummer af Byplan blev der bragt artiklen: Gyngende picnic af Tyra Dokkedahl. Billeder fra artiklen skal krediteres Uno koncept A/S.

KONFERENCE:

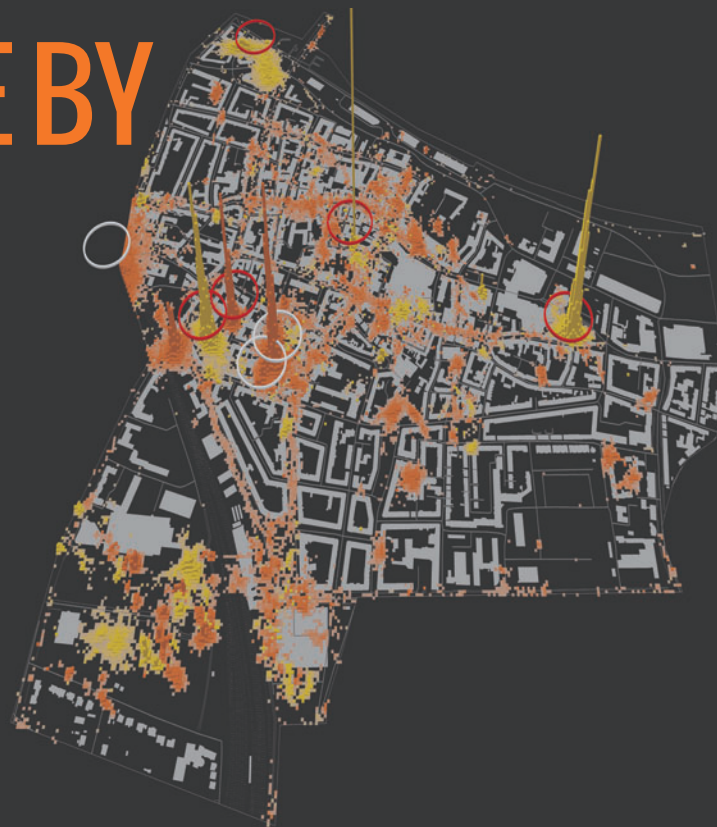
DEN PROGRAMMERBARE BY

BYFORSKNING UDEN GRÆNSER

7. marts 2013

Aalborg

Arrangører:
Center for Strategisk Byforskning
Dansk Byplanlaboratorium



INDHOLD

Byplanmødet

- 2 **Leder: Tak til Byplan Nyt for at bringe de ældre på banen**
Christina Lohfert Rolandsen
- 4 **Et godt liv i yderområderne**
Karina Kisum Jensen
- 6 **Planlægning på autopilot?**
Rasmus S. Hansen
- 8 **Fra Boomtown til Bagenkop – tanker efter årets byplanmøde**
Jens Holck Christiansen
- 11 **Dagbog fra et byplanmøde**
Henrik Bernberg
- 15 **Lokale ildsjæle giver udkantsdanmark fornyet håb**
Tyra Dokkedahl
- 18 **Landbruget og landskabet i kommuneplanen**
Lone Kristensen, Mads Jacobsen og Trine Eide
- 22 **Trafikfremskrivningers uundgåelige usikkerhed**
Petter Næss og Arvid Strand
- 30 **Anmeldelse: Kristensens bolighistorie**
Charlotte Odgaard Sjælland
- 32 **Virtuelle spor optimerer virkelighedens byer**
Tyra Dokkedahl
- 36 **Byen kan lyde af andet end støj – valget er vores**
Mads Bolberg
- 44 **Ruhrs industrikultur**
Lars Lyndorff Krølskov og Christopher Vittrup Andersen

LEDER

TAK TIL BYPLAN NYT FOR AT BRINGE DE ÆLDRE PÅ BANEN

I dette nummer af Byplan bringer vi en række artikler om, hvordan vi planlægger på nye måder, bruger nye metoder eller bliver inspireret til at angribe planlægningsprocessen fra en anden vinkel. Teknologiske byrumsanalyser, lyddesign af byrum, nye principper for trafikfremskrivninger og den nye opgave i kommuneplanlægningen: jordbrugsplanlægningen. Det er aldeles interessante artikler, der alle understreger, at innovation foregår på alle niveauer i den fysiske planlægning.

Fire artikler sender en hilsen fra årets Byplanmøde. Jeg deltog ikke, og vil derfor lade dem stå alene om at evaluere og reflektere over årets træf i det sydfynske.

Men jeg vil bruge min leder til at følge op på det seneste nummer af Byplan Nyt. Det glæder mig, at planlæggerne endelig er ved at få øjnene op for den forestående store demografiske udfordring – en aldrende befolkning. Men det glæder mig imidlertid ikke, at vi ser det som et problem – for det er jo vores nye virkelighed.

I Aabenraa bruger hjemmeplejen 25% af deres tid på at køre i bil. Det bekræfter jo blot billedet, der i Byplan Nyt tegnes fra Ringkøbing-Skjern Kommune. Det er åbenlyst, at de ældre kunne tilbydes mere pleje, hvis hjemmeplejernes sparsomme tid ikke blev brugt på landevejene. Men hvis vi betragter den aldrende befolkning, og dermed de ældre, som et problem, vil det blot forstærke den kamp, der vil opstå mellem den aldrende befolkning, og alle dem, der mener, at de trækker læsset. Selvfølgelig

er kommunernes budgetter et omdrejningspunkt, men det er endnu mere velfærd og den gode alderdom, der bør være omdrejningspunktet. Nogen vil måske mene, at jeg starter en potato potato diskussion, men læs nu lederen til ende...

Jeg opfatter ikke og mener ikke, at vi må opfatte, de ældre som en byrde. De søger det gode liv, nøjagtig som alle vi andre. Og de har naturligvis ret til, at vi (planlæggerne) udforsker, hvad det gode liv er for dem, i lige så høj grad som vi gør det for børnefamilierne og de unge. Det er planlæggernes job at overveje, hvordan byen indrettes, så flest muligt får mulighed for at leve det, de mener, er det gode liv. Men som alderen sætter ind, er det ofte sådan, at overskuddet og overblikket svinder, samtidig med at behovet for støttefunktioner og pleje stiger. Det er netop her, vi stopper med at spørge. Og det er netop her, vi ikke længere mener, at vi kan tillade os at spørge.

Har nogen nogensinde spurgt de ældre, om de hellere ville bo i den nærliggende by eller måske endda kommunens hovedby, hvis de der kunne få bedre hjælp, en mere egnet bolig og tættere til andre ældre? Jeg antager, at svaret er nej. Og hvis svaret var ja, vil ræsonnementet alligevel være, at de ældres huse på landet er svære at sælge, og det kan vi jo ikke gøre noget ved.

Men kan vi tillade os at spørge dem, hvor de gerne ville bo, hvis ikke huset 'tyngede' dem? Kan kommunen tillade sig tilbyde en ældre at betale en flytning, fordi de kan yde en bedre og billigere service nær et af kommunens ældrecentre? Kan det måske oven i købet betale sig at opkøbe de svageste ældres boliger?

Jeg er ikke fortalere for at tvangsflytte folk – slet ikke – jeg spørger bare, om vi kan tillade os at diskutere de ældre som et potentiale?

Der vil naturligvis være andre synergieffekter ved at reducere antallet af boliger på landet. Vi vil reducere antallet af utidssvarende boliger og måske frigøre areal til eksempelvis energiproduktion – om så det er vindmøller, solceller eller biogas. Men vores omstilling til vedvarende energi er en anden historie.

Jeg opfordrer jer blot til at overveje potentialet og om det kunne blive et projekt i jeres organisation. Jeg opfordrer jer til at søge udviklingspenge, og jeg opfordrer jer til at udforske udviklingen på ældreområdet – potentialet bliver kun større. Jeg opfordrer SBI og Dansk Byplanlaboratorium til ikke blot at indsamle god viden fra vores nordiske naboer, men til at de lobbyer, så Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter får øjnene op for de ældre, så vi får gennemført pilotprojekter og/eller udpeget en fri-kommune. Så vidt jeg ved, er det ikke ældreområdet, der fylder i frikommuneprojekterne.

Motivationen for min opfordring er selvfølgelig ikke kun faglig – når ældreboomet topes er jeg nemlig også blevet pensionsmoden.

Tak for mange spændende artikler og diskussioner. ■

Christina Lohfert Rolandsen



ET GODT LIV I YDEROMRÅDERNE

Af Karina Kisum Jensen

Hvad er de vigtigste udfordringer lige nu for yderområderne, og hvordan kan vi skabe gode levevilkår og velfungerende lokalsamfund i hele landet? Det forsøgte borgmester Bjarne Nielsen fra Langelands Kommune og borgmester John Brædder fra Guldborgsund Kommune at svare på ud fra deres lokale udfordringer. Til at sætte deres indlæg i perspektiv var folketingspolitikeren Annette Vilhelmsen inviteret. Annette Vilhelmsen var der i sin egenskab af ordfører for landdistrikter og øer og havde på mødet mulighed for at få en pause fra formandsvalgkampen i SF, der på tidspunktet for delmødet var i fuld gang.

På mødet, der blev afholdt i lyse lokaler på Svendborg vandrehjem, deltog nogenlunde lige mange politikere og planlæggere.

Jeg havde valgt at deltage i mødet sammen med hovedparten af teknik- og miljøudvalgsmedlemmerne i min hjemkommune, for forhåbentlig at få nye vinkler på, hvordan vi kan tackle udviklingen i vores mindre byer og landdistrikter strategisk. Selvom vi i Ikast-Brande Kommune ikke er udpeget til udkantkommune, har vi alligevel udfordringer med funktionsstørrelser i de mindre og mellemstore byer og vandring fra landområderne til de større byer.

Fra mødets start lå det klart, at det er alvor i yderområderne – uanset om man er en lille kommune som Langeland eller en større kommune som Guldborgsund. Befolkningstallene falder, især fordi der ikke fødes ret mange børn, og en høj gennemsnitsalder betyder automatisk bortfald.

Unge udflytning til de større uddannelsesbyer, særligt fra Guldborgsund, er alvorlig – de fleste vender ikke tilbage igen. Og det giver et dilemma – for kommunerne vil frygtelig gerne have, at deres unge mennesker bliver godt uddannet.

Langeland har taget tyren ved hornene og satser på et skoletilbud i verdensklasse. Det har betydet, at alle skoler på nærtre er lukket. Kommunen har bygget en ny stor skole som et OPP-projekt og har i den forbindelse sat sig i en voldsom gæld mere end 20 år frem i tiden. Til gengæld har det været muligheden for at revolutionere skolestrukturen. Det har givet kraftig lokal modstand i de mindre bysamfund, og

man har oplevet, at når skolen lukker flytter de ressourcestærke familier. Borgmesteren er dog ikke i tvivl om, at det er bedre at gennemføre skolelukningerne på én gang, end at lukke skolerne drypvis.

I det hele taget fylder skolernes rolle i lokalsamfundene meget i borgmestrenes tilgang til livet i deres kommuner – særligt når man kommer udenfor hovedbyerne. Skolepolitik og landdistriktspolitik hører ifølge borgmestrene tæt sammen, og der er stor bevidsthed om skolens betydning for udviklingen i lokalsamfundene.

For at promovere sig overfor de attraktive børnefamilier, slår man i Guldborgsund på, at der er væsentligt flere haller per indbygger, end der er i København. Samtidigt erkender man dog også, at det bliver mere og mere vanskeligt at holde hallerne i en tidssvarende stand og finde frivillige kræfter til at trække det daglige læs.



Fra byplanmødet

Byerne oplever en funktionstømning, uanset om skolerne lukker eller ej. I erkendelse af det, har man i Guldborgsund kommuneplanstrategi slået fast, at en stærk centerby er en forudsætning for stærke landdistrikter. Det har betydet en strategisk tilgang til byvæksten i kommunen og en beslutning om at basere planlægningen på de stedbundne styrker. Det er håbet, at denne tilgang kan vende udviklingen og få flere til at flytte til området. Samtidigt har man i Guldborgsund en forventning om, at Femernbælt-projektet og et planlagt statsfængsel kan være med til at vende området fra udkant til center.

Store projekter er ikke noget, man satser på på Langeland. Man ser dog flere iværksættere og ildsjæles engagement. Det giver håb om, at Danmarks pt. fattigste kommune går lysere tider i møde.

Langeland har forsøgt at formulere nogle indsatsområder, så udviklingen kan vendes. Det handler om at gøre det attraktivt for både dem, der bor der, for potentielle bosættere, for gæster samt turister. Det er der næppe andre kommuner i landet, der ikke også gerne vil.

Annette Vilhelmsen var overbevist om, at flytningen fra land til by er en helt central udfordring.

Annette Vilhelmsen mener, at det er en politisk opgave at prioritere og tilgodese alle områder i Danmark - både vækstområder og landdistrikter. Vi bør diskutere, om vi skal fortsætte med at planlægge for vækst i yderområderne. Hun mener, at man kan gøre meget ved at italesætte yderområderne anderledes end i dag. Det handler om at se de stedbundne styrker, som også Guldborgsunds borgmester var inde på, og bygge videre på dem. En mulighed kan være, at borgerne i højere grad end i dag, kan tage større ejerskab til deres lokalområder – lave noget af det arbejde, som kommunen ikke længere har ressourcer til at tage sig af.

Mødet sluttede med en levende debat, hvor jeg fik noget med hjem at tænke over. Kan det f.eks. lade sig gøre at skabe et billede af, hvordan de mindre byer ser ud om 10-20 år? Et billede, der er så klart, at vi kan indarbejde det i kommuneplanerne og styre efter det. Det kunne være rigtig nyttigt, men jeg tænker også, at det er en øvelse, der skal gøres i meget tæt dialog med den befolkning, der bor i områderne i dag. Men kan man få grundejerne i et lille samfund med på en vision om at nedlægge byen eller fjerne dens kollektive funktioner som skole, hal eller plejehjem? Vil det første de tænker på ikke være deres ejendoms-

værdi? Og kan lokale byrådsmedlemmer dreje fokus fra den indgroede væksttankegang til at tænke afvikling som udvikling?

Og hvad med det åbne land? Guldborgsunds borgmester har nok ret i, at fremtiden for landdistrikterne ligger i at levere energi og fødevarer. For at kunne det, har landbruget fortsat behov for at være ude i det åbne land. Her handler planlægningen "bare" om at sikre de rette placeringer for virksomhederne. Alene det er en stor øvelse. Byrådsmedlemmerne i min kommune har i hvert tilfælde ikke tidligere været vandt til at stille krav til landbrугenes placeringer.

Jeg gik fra mødet med følelsen af, at det er de mindre bysamfund, der kræver den største strategiske planlægning. Jeg er også ret sikker på, at den rigtige vej at gå er at styrke centerbyerne og sortere i funktionerne i de mindre byer. Lad være med at tro, at en nedslidt hal fra 1970'ernes begyndelse kan tiltrække de attraktive akademikerfamilier. Det løb ér kørt. ■

Karina Kisum Jensen er arkitekt og planchef i Ikast-Brandeborg Kommune

PLANLÆGNING PÅ AUTOPILOT?

Af Rasmus S. Hansen

Vi vil alle sammen det bedste for de byer og det miljø, vi planlægger. Vi vil forny, udbygge, integrere, levendegøre, engagere, berige. Vi vil fremtiden, og vi siger til os selv, at vi har værktøjerne og indsigten til at nå frem. Men tit ender den udførte planlægning som klichéer, der blot fylder skuffen ud. Skyldes dette alene ydre årsager? Eller er planlæggeren medskyldig? Forstår vi overhovedet vores omverden?

Anne Skovbro fra Økonomiforvaltningen i Københavns Kommune satte i delmødet "Planlægningens dogmer" et spejl op foran de fremmødte planlæggere – og en politiker, der nok var gået forkert. På en kærlig og karikeret måde opdelte hun planlæggerne i tre forskellige typer:

- Smagsdommeren, der vil den perfekte plan og vil have verden indrettet efter den
- Samfundsingeniøren, der baserer sig på demografi, simulationer og beregninger
- Konsensusplanlæggeren, der ønsker borgerinddragelse og den gode proces

Annes ærinde med delmødet var at sætte fokus på den begrænsning, der ligger i den enkelte planlæggers værktøjskasse. Vi ser verden gennem de lag af erfaringer, vi har oparbejdet. Dette

er naturligvis en forudsætning for vores arbejde, men Annes pointe er, at vi samtidig skal være klar over, hvordan vores metoder farver det endelige resultat. Anne Skovbro betegnede sig selv som samfundsingeniør og fortalte om, hvordan hendes forvaltning i udpræget grad benytter sig af fremskrivninger og simulationer for at kunne fastlægge de bedste løsninger i den overordnede planlægning af København. Annes egen metode er nok indlysende, men giver måske anledning til lidt eftertanke, da Økonomiforvaltningen i Københavns Kommune ikke har adgang til de mange data, der ligger i kommunens primære GIS-system i Teknik- og Miljøforvaltningen. Men der er naturligvis talrige forhindringer udover planlæggerdogmer.

Jeg tror, der var flere på delmødet end jeg, der kunne genkende sig selv og kolleger i de forskellige arketyper. Jeg tror, mange af os har lidt svært ved at slippe de foretrukne metoder og svært ved at planlægge åbent og robust nok i forhold til de fremtidige muligheder. Vi sætter nok vores succes-kriterier efter egne ideelle mål.

Hvis det for en planlægger er afgørende at sikre inddragelse, er det måske ikke så væsentligt om en plan medfører et konkret resultat eller den ønskede udvikling, så længe lokaldemokratiet blot har mulighed for at tale. Og tilsvarende hvis det er afgørende, at planen sikrer god byarkitektur. I så

fald er det måske ikke så vigtigt, om de mere fastlåste muligheder i planen er anvendelige i praksis - verden kan bare indrette sig derefter.

Det må formodes at være lettere at planlægge tilfredsstillende i et vækstmiljø som København, end det er at forsøge at igangsætte en slumrende samfundsudvikling gennem sin planlægning. Og har man som planlægger en gang planlagt gennem en lykkerus af en højkonjunktur, hvor planer er tæt på regulære byggeprogrammer, kan det være vanskeligt at komme ned på jorden igen og sikre at planerne muliggør udvikling og ikke blot regulerer efter eget ønske. Men ikke desto mindre er det afgørende, at vi som planlæggere sikrer dette.

Vi er et helt fagområde, hvis arbejdsramme er fastlagt i Planloven. Det er afgørende, at vi viser at god plankultur medfører god samfundsudvikling, og at planlægning ikke blot er et ekspeditionskontor for rettidige høringer af lokalplaner og evige kommuneplanrevisioner. Hvis vi ikke gør dette, skal der blot ganske få ændringer af Planloven til, før vi ikke er her længere. Planlægning i kommunerne skal være lydør og skal medføre resultater.

Delmødet og det efterfølgende debatmøde om Projekt Innovativ plankultur satte fokus på plan-

Fra byplanmødet

kulturen som katalysator for den gode udvikling. Projektets idé er, at vi ved at skabe et bedre samspil imellem de aktører, der er involveret i planlægningen og byggeriet kan optimere ressourceforbruget og udvikle en bedre planlægning og herunder bedre bygninger og bedre byer. To af de deltagende kommuner – Roskilde og Frederikshavn – var til stede på delmødet og fremlagde hver deres tilgang til projektet.

Roskildes Kommunes tilgang bestod i en meget tidlig planproces, hvor det kommunale engagement starter så snart idéen fødes og planlægningen på den måde kan være del af selve idéprocessen. Dette i modsætning til de mere traditionelle planprocesser, hvor planlægningen bliver til på et langt senere tidspunkt og i en mere lukket kommunal proces. Det var Roskilde Kommunes erfaring, at lokalplaner med et tidligt engagement kan tilpasses praksis og på den måde opnå større relevans.

Frederikshavns Kommune havde, om man så må sige, taget Planloven i egen hånd og blandt andet suspenderet faste kommuneplanrevisioner. Den

overordnede planlægning i kommunen blev vedligeholdt ved løbende smårevisioner af kommuneplanen baseret på konkrete initiativer. I denne proces var det planlæggernes opgave at sikre sammenhængen med kommunens overordnede strategier. Hensigten var at producere planlægning, der befordrer de igangværende idéer og samtidig sikrer en hensigtsmæssig byudvikling.



Det var opløftende at høre, hvordan de to kommuner er lykkedes med inddragende og relevant planlægning. Det vil formentligt være muligt for mange andre at forsøge tilsvarende initiativer. Det er dog mit indtryk at, de to kommuner kun er

nået så langt, fordi der fra politisk side har været en klar strategi for udviklingen. Inddragende planlægning har kun en berettigelse, hvis der er noget at styre efter. Det forudsætter således en klar overordnet retning, hvis udviklingen skal overlades til de enkelte initiativer og græsgrødderne.

Det er mit indtryk fra flere af de øvrige mødedeltagere og min egen erfaring fra den københavnske

vestegn, at det kan være vanskeligt for en kommunalbestyrelse at vide (eller turde indse), hvad der skal satses på. Mange planlæggere arbejder under det vilkår, at der i praksis ikke skal prioriteres og at udviklingen blot skal kunne rumme alting. Dette hjælper måske det enkelte initiativ, men styrker ikke sammenhængen. Derfor var det lidt ærgerligt, at delmødet ikke appellerede mere til politikere. Med flere politikere på delmødet ville der måske have været mere dialog om de politiske barrierer for planlægningen

Byplanmødet har kun sin virkelige berettigelse i mødet og drøftelsen mellem fagfolk og beslutningstagere. Det er her, udbyttet har mulighed for at komme med hjem. Der er en høj grad af læring i at se, hvordan andre griber udfordringerne an, og derfor var den politiske virkelighed savnet på delmødet.

Planlæggeren vil nok altid være farvet af sine egne metoder, men dette tror jeg ikke nødvendigvis er et stort problem -der er jo altid mulighed for korrektion. Jeg tror, at det strategiske samarbejde mellem politikere og planlæggere er en langt sværere opgave at løfte. ■

Rasmus B. Hansen er arkitekt og byplanlægger i Glostrup Kommune

FRA BOOMTOWN TIL BAGENKOP – TANKER EFTER BYPLANMØDET

Af Jens Holck Christiansen

Årets Byplanmøde i Svendborg fik mig til at tænke meget over dengang for godt 20 år siden, hvor jeg overtalte mig selv og min familie til at lægge storbylivet i København (det var nu Frederiksberg) bag mig for at udleve drømmen om det hele og gode liv i provinsen. Jeg, mere end familien, havde lyst til forandring på to centrale punkter: Job og bolig. Da København samtidig på mange måder virkede træt og slidt dengang, var det jo nærliggende at søge forandringen et helt nyt sted.

Det var Trekantområdet og Kolding, som havde forført mig. Det stod for mig som et dynamisk og på rigtig mange måder super attraktivt område. Tilstrækkeligt med byliv til at tilfredsstille en småbørnsfamilie, herunder cafeer og finkultur til mere, end vi orkede, med pragtfuld natur næsten lige ved døren, mulighed for at sejle på den skønne fjord osv. Og så førte Kolding sig frem med en selvpromovering, der var en megaloman værdig. Bevidstheden om, at Billund med forbindelser til den store verden lå inden for en lille times kørsel var medvirkende til at man følte sig "på", dengang da det mere var en fysisk end virtuel ting. Der var ingen ende på mine gode argumenter for det spring, som jeg lokkede mig selv og min fami-

lie ud i. Og jeg skulle som ansat i Kolding Kommune være med på holdet bag udviklingen!

Det blev en hård landing. For det første er det jo sådan, at næst efter død og skilsmisse så er flytning og jobskifte noget af det allermest stressende, man kan blive udsat for. Man måtte altså forvente, at det ville have omkostninger. Men det der slog mig specielt hårdt, var at opdage, at den udviklingsånd, som især havde forført mig ved Kolding, i den grad var koncentreret om at udvikle sig selv uden anden tanke på omverdenen, end at man skulle distancere sig fra den. Jeg fornemmede hurtigt det, som Ove Kai Pedersen pointerede i sig indlæg "Kampen om vækst" på Byplanmødets første dag: Det er et paradoks, at man kæmper by mod by – der er et hierarki og en sammenhæng som ignorerer!

Jeg skal med det samme understrege, at en landing i en af de andre Trekantsbyer ville have givet samme billede. Det understregede daværende amtsborgmester da også i sin velkomsttale, da Kolding var værtsby for Byplanmødet i 1994. Han gennemgik med kras, men kærlig humor, hvor fremragende byerne i amtet klarede sig – og

hvorfor. Jeg husker stadig hans kommentar om en by, som ikke delte resten af regionens ambition om grøn profilering: "Hedensted – det er det rene svineheld!". Han sluttede sit indlæg med at fortælle deltagerne, at det var et område, hvor man ofte skød med skarpt – men gæsterne behøvede ikke være bange, for det eneste man gjorde, var at skyde sig selv i foden.

Jeg har som konsulent været en del rundt i områder, som kæmper mod hårde odds. Det har undret mig, at de aktive i disse områder oftest håndterer udvikling uden tanke på eller blik for den sammenhæng og de muligheder for at "hægte sig på", som ligger næsten lige uden for døren. Jeg husker f. eks. en landsby i Vestjylland, der kun så det nærmeste større bysamfund som en fjende, mens landsbyer på Læsø og Lolland blev set som nyttige samarbejdspartnere, selv om der næppe kunne være meget praktisk og reelt udviklende indhold i det samarbejde. Det handler jo nok om det, som blev nævnt af Søren Schmidt Jensen på delmøde C om "Provinsbyerne – landdistrikternes sikre holdepunkt?": Mange vil hellere være defensivens vindere end offensivens tabere. Det handler om at finde en kamp, man kan vinde. Men

Fra byplanmødet

efter min mening skal man aldrig vælge defensiven. Man skal bare finde en liga, hvor det giver mening at være offensiv.

Jeg tænker også engang imellem tilbage på en mindre by, som gerne ville udvikling, men ikke tændte på mine (konsulentens) forslag om at raffinere på eksisterende åbenlyse, men misligholdte kvaliteter. De ville have et højhus! Det fik de. Det blev ganske vist ikke med min hjælp, men jeg kunne jo bare have ladet være med at være så bedrevidende, så de blev trætte af mig og fandt andre til at inspirere dem. Jeg er aldrig kørt forbi for at høre, om de er glade for højhuset, og om det har givet den stjerneglans over bylivet, som de drømte om. For det er jo det, man forbinder med højhuse.

Den ekstreme dyrkning af højhuset som ikon hørte vi om i Boris Brorman Jensens indlæg "Fra Boomtown til Brovst". Vi hørte og så, hvordan man i Dubai har iscenesat et fuldstændig naturstridigt projekt, som allerede er ved at sætte ny standarder (læs kopieres) i arkitektkonkurrencer verden over – måske især i andre byer med naturstridige ambitioner. Specielt det forhold, at bygningen

her bliver universel frem for at respektere det stedbundne er tankevækkende (læs bekymrende). Desværre nåede vi aldrig rigtig til Brovst, så jeg har til gode at høre hans pointe i forhold til byer i mere beskeden og mere dansk skala. Til gengæld har jeg lige selv været i en anden Boomtown, og det satte i den grad tingene i perspektiv for mig.

Jeg har – noget efter byplanmødet og umiddelbart før Sandy – haft mit første møde med New York. Det var overvældende. Mest overvældende var, at det blev ved med at være overvældende. Ikke så meget skyskraberne, for dem venner man sig forbløffende hurtigt til, men koncentrationen af hæsblæsende liv, som er grunden til, at man må inddrage de højere luftlag. Det bliver ved med at tage pusten fra en. På selve Times Square er der et lysorgie af reklamer som

klart trumfede alle mine forestillinger, og her promoverede Samsung deres seneste mobiltelefon m.m. med ordene "The Next Big Thing Is Already Here". Det blev for mig overskriften på storby i almindelighed og New York i særdeleshed. Det pas-

sede i den grad på hele sceneriet. Det ene indtryk nåede dårligt at bundfælde sig, før det næste kom bragende og påkaldte sig fuld opmærksomhed. Det var stort! Det var storby!

Hvis man ikke er i stand til at levere næste nyhed mens den forrige bliver læst, skal

man slet ikke forsøge i den liga. Og det er lige præcis en erkendelse, som Odense og mange flere byer kunne have rigtig godt af at tage til sig. Det var den helt centrale pointe i Jørn Duus



Hansens indlæg "Hvorfor flytte til Fyn?" lige før udflugterne på byplanmødets anden dag. Fyn har ikke en storby, og de får det aldrig. Fyn er fin, men kun hvis man gebærder sig på egne præmisser. Det samme gælder andre egne af landet. Sådan er det. Forsøger man at postulere andet, får man måske opmærksomhed, men næppe udvikling.

Hvad skal man så gøre? Hvis man er glad for det man har, skal man dyrke det, eksponere det og udvikle det i trit med tiden – og med et twist af trods og uforudsigelighed, hvis man er udfordret mere end umiddelbart godt er. Det så vi på udflugten

om fredagen til et sted i udkanten af udkanten: Bagenkop på Langeland.

Det var fantastisk, at høre den lokale ildsjæl Ivan Nielsen fortælle om alt det, som dette lokalsamfund med ca. 500 beboere formår at holde gang i. Udvikling, som noget der kører, stille og roligt, men med stadig fremdrift. Og frem for alt: Udvikling, der tager afsæt i egne ressourcer. Meget velfortjent blev Bagenkop Årets Landsby 2011! Interessant var det også at møde tilflytter i et nærliggende bysamfund. Det var tegnefilminstruktøren Dorte Bengtson, der fik mig til at tænke

på mit eget spring for godt 20 år side. Dorte, der har oplevet suset på den røde løber i Cannes, har realiseret sin drøm og har sammen med familien forladt storbylivet i København (hendes København hed Nørrebro) til fordel for landbylivet i Kædeby ved Humble. Trods huller i internetadgangen, tynd offentlig og privat service, langt mellem busserne og en fortsat uindfriet drøm om fredfyldt ro holder hun på 4. år fast i stedet, samtidig med at hun både i virkeligheden og i cyberspace farer verden rundt.

Hvis danske byplanlæggere, deres politikere og de eksterne rådgivere vil have inspiration til udvikling, så skulle de overveje en tur til Langeland eller en anden udkant i Danmark som alternativ til en tur til de traditionelle studietursmål. Det giver stof til eftertanke at komme derud, hvor nye spændende ting ikke bare kommer væltende af sig selv, men hvor man alligevel på trods af dårlige odds formår at skabe udvikling. Hvor man ikke smykker sig med fremmede fjer uden den fjerneste forbindelse med den virkelighed, man er, men i stedet tager afsæt i netop stedet. Også her kan man bruge udtrykket "The Next Big Thing Is Already Here" – for vi arbejder jo på det!

I Bagenkop og nærmeste omegn er der heldigvis langt mellem skyskraberne i fysisk forstand, men der er mentale skyskrabere i form af kreative og vedholdende ildsjæle. Og nogen af dem kan også berige tingene med friske indtryk fra den store verden. Kom selv og se! ■

Jens Holck Christiansen er civilingeniør og chefkonsulent i Kuben Management



DAGBOG FRA ET BYPLANMØDE

Af Henrik Bernberg

klokken er 20.30, og jeg har lovet Vibeke Meyling artiklen i morgen tidlig. Det virkede ellers som en god strategi, at lade det hele bundfælde sig lidt. I skrivende stund er jeg knap så sikker.

Nå heldigvis har jeg noterne at støtte mig til. – Et par nedslag:

Moderne bypolitik handler om at skabe komparative fordele for byens udvikling. Virksomhederne skal se en konkurrencefordel ved at placere sig netop her. Attraktive borgere skal genkende byen, som et godt sted at bo. Ja den er god nok.

Skulle man tro danske planstrategier, har vi 98 unikke kommuner med helt særlige potentialer for udvikling. Note til næste planstrategi. Behøver vi virkelig at skabe komparative fordele – Er det ikke længere ok, bare at skrive, vi har komparative fordele?

Det traditionelle byhierarki er under opløsning, vi zapper mellem byernes tilbud efter eget valg, og vores liv tager ikke længere udgangspunkt i en by og dens opland. (Tjek, og enhver pendler med

respekt for sig selv ved, at benzinpriserne stiger hver onsdag kl. 10.)

Vi oplever i øjeblikket en vandring fra land til by, som vi ikke har set magen til i nyere tid. – (Vandring- jo tak skal du da ellers ha'. Jeg tror, man kan sætte gadenavn på, hvor vækst danmark ender og udkants danmark begynder. – 10 minutter fra motorvejen).

Vi kan ikke længere basere udviklingen på offentlige midler, vi er afhængige af private investorer og medspillere. (Hvor meget var det nu Byrådet

skulle spare i år - 150 mio. kr.?).

Vores evne til at definere, hvad vi vil og bruge investorer til et fælles formål, er afgørende. Det kræver politisk lederskab. Kodeord er kommunikation og præcise valg og fravalg. (Hmmm. – Gad

vide om en kommuneplan på 1000 sider, med et lixtal på 72, der blev vedtaget på sidste byrådsmøde i valgperioden, så er sub-optimalt som styringsredskab for kommunens udvikling?)

I vores forsøg på at skabe byidentitet er det i stigende grad lykkedes os at plastre samtlige danske bymidter til i grå granit. Byerne bliver måske nok pænere, men også mere konforme. Nye brosten eller ej, så er der stadig butikslukninger uden for vækstcentrene. (Hvordan er det nu: E-handel stormer frem. Der udvikles ikke nye kædekoncepter (udvalgsvarer) til byer på mindre end 10.000 indbyggere. Discountbutikker kræver minimum 2.500 indbyggere. Lukkeloven er afskaffet. Og alt imens vi pisker frem og tilbage mellem hjem, arbejde og ungernes enetimer i ekstremsport i stadigt mere grænseløse, opløste hierarkier af byer, køber vi ind i Netto og Superbrugsen ved indfaldsvejen. Heldigvis har vi da planloven, der på magisk vis skal forhindre butikslukninger og sikre levende bymidter. SEND MERE GRANIT!!!

Hvad kan vi tage med fra Byplanmødet?

Især formiddagsindlæggene synes jeg supplerede hinanden godt. Det var måske ikke alt sammen lige opløftende, og vi har hørt mange af pointerne før. Men det bliver det jo ikke forkert af.

Tværtimod synes jeg, at oplæggene tilsammen favnede mange vigtige udfordringer, som vi bliver nødt til at forholde os mere til.

- Der er et konstant pres på personaleresourcer og økonomi



- Vi skal tiltrække investeringer, og samtidig sikre os, at investeringer bidrager til det, vi vil opnå
- Kommunerne kan kun i begrænset omfang implementere nye projekter selv
- Planlægningen skal både være gennemtænkt og fleksibel nok til, at vi kan skifte retning, når det er nødvendigt
- Det er afgørende, at vi evner at træffe hurtige, effektive og holdbare beslutninger
- For mig betyder det, at vi som planlæggere bliver nødt til at fokusere behårdt på, hvilken effekt vi ønsker som følge af vores planer og ikke mindst, hvordan effekten opnås

Hvis et område er vigtigt nok til, at vi vil kaste ressourcer i det, så skal vi også tænke implementeringen, og dermed (markeds-)aktører ind fra begyndelsen for at øge chancen for succes.

Men det er ressourcekrævende, uanset hvordan vi vender og drejer det. Disse ressourcer skal vi skaffe i vores egen forvaltning. Ressourcerne kan vi kun skaffe på en måde, nemlig ved at skære arbejdsprocesserne ned til det absolut minimale. – Og det er lettere sagt end gjort.

De vigtigste planprocesser, som de er blevet grebet an i mange år, er med til at skabe en distance mellem planlæggere (i bred forstand) og beslutningstagere. Det er min oplevelse, at det er en vigtig grund til, at den fysiske planlægning i disse år mister politisk betydning.

En af grundene er, at mange processer er for langtrukne, og politikerne har svært ved at genkende deres holdninger i planerne. Planerne tilgodeser i deres grundsubstans i højere grad fagpersonens behov for at have et gennearbejdet arbejdsredskab, end de tilgodeser behovet for politiske diskussioner.

På den måde skaber vi selv en distance mellem planlæggere og politikere, mellem planlæggere og borgere, og mellem planlæggere og udviklere.

Hvis planlægningen skal være interessant for andre end planlæggeren, skal den bringes i spil som det sted, hvor politiske og faglige prioriteringer foregår. En mere bevidst brug af mødet med politikere, borgere, investorer, presse mv. er en af nøglerne til at bringe den fysiske planlægning tilbage som en vigtig platform for byernes udvikling. - Vores evne og vilje til at kommunikere på mange planer er afgørende.

Hvis det projekt skal lykkes, udfordrer det vores metoder og planlægningskultur.

Hvis vi skal give os selv rum til at få planlægningen i centrum, må vi også skabe overskuddet til den manøvre. Vi kan f.eks. definere en opgave ud fra følgende:

- Direkte involvering af relevante beslutningstagere

Det sædvanlige temamøde, efterfulgt af 2 måneders bearbejdning skaber ikke ejerskab, og det tager tid. Tid, som vi ikke kan bruge andre opgaver, og som betyder, at vi taber momentum.

- Definer planens ambitionsniveau og udformning ud fra den tid og de økonomiske ressourcer der er til rådighed. – Ikke omvendt

I den typiske planproces som f.eks. i forb. med kommuneplanen som er noget af det mere komplekse, vil vi normalt definere processen med udgangspunkt i forventningerne til det endelige produkt.

Hvis vi i stedet lader vores krav til ressourceforbrug være omdrejningspunktet for processen, skaber vi plads til nye måder at gøre tingene på.

- Speed processen op og del komplekse processer op i små bidder



Fra byplanmødet

Bevidst ressourceallokering er afgørende.

Det er langt lettere at skaffe personale og økonomiske ressourcer til korte og veldefinerede forløb, end til langstrakte. – Og alt for mange velmente planer dør, fordi der ikke er nogen, der orker at følge dem til dørs. Derfor mener jeg, at hurtig planlægning i sig selv, kan være med til at øge chancen for succes.

- Jo vigtigere plan – desto kortere skal den være

Et eksempel:

Hvis planstrategien skal være stedet, hvor politikerne prioriterer udviklingen, så lægger vi beslag på kommunens vigtigste ressource - nemlig beslutningstagernes tid. Vi er i direkte konkurrence med alle andre områder.

Processen må derfor nødvendigvis basere sig på, at skabe tydelige politiske prioriteringer på kort tid.

Langstrakte processer, kan i sig selv betyde at strategien ikke længere er dagsordensættende. Lange dokumenter vil i sig blive mere handlingsorienterede end strategiske.

- Og det måske største problem. – Den tid, vi har brugt, kan ikke bruges på at udmønte planstrategiens ideer.

Manglede jeg noget

Især hovedoplæggene tegnede et rigtig godt billede af de udfordringer, jeg oplever i min dagligdag som planlægger. Når vi arbejder med strategisk udvikling, skal vi konstant forholde os til det krydspres, som oplæggene skitserede. Det er fint nok.

Men vores redskaber, slår ikke længere til. – Og det bringer mig frem til noget af det, jeg savnede på årets byplanmøde. – Nemlig nye tanker og gode erfaringer fra virkeligheden, der eksplicit forholder sig til dette krydspres.

Jeg deltog selv i delmødet "Regionalt Lederskab", der handlede om, hvordan de fynske kommuner (eller rettere – nogle af dem), håndterer erhverv og turisme udvikling. Jeg fik desværre bare ikke så meget nyt med derfra. – Og det er måske pointen.

Måden vi organiserer udviklingsindsats, og vores planlægning med udgangspunkt i, hvordan vi plejer at gøre, og ikke i de udfordringer, vi rent faktisk kan se.

UPS. – Der mangler en note:

Fredag morgen. Lette tømmermænd.
Jørn Duus.

1. Fyn = Udkantsdanmark.
2. Udkantsdanmark sucks.
3. Hva' vil I gøre ved det?

Tjaa. Med København, og Århus C som mulige undtagelser, så er der sgu basis for genbrug her. Tror jeg ringer.

Vi nedsætter en arbejdsgruppe. – Kommissorium: at afdække mulige personal-økonomiske-konsekvenser af kommunikative forhold som følge af letforståelige pointer. (oversættelse, hvis jeg ringer: - Har jeg så et job i morgen)

Tak til Svendborg Kommune og Byplanlaboratoriet for et velgennemført Byplanmøde. – "Tough act to follow". ■

Henrik Bernberg er kommuneplanlægger i Randers Kommune



LOKALE ILDSJÆLE GIVER UDKANTS DANMARK FORNYET HÅB

Bottom-up strategier, øget formidling og dyrkelse af stedsbundne værdier er svaret på yderområdernes problemer. Det konkluderer partnerskabsprojektet Mulighedernes Land, der blev afsluttet med en konference i november. Dagen bød på erfaringsudveksling og debat om fremtidens udvikling og drift, og der er masser af inspiration at hente for de kommuner, der sad over i denne omgang.

Af Tyra Dokkedahl

Programmet stiller flere spørgsmål end det giver svar. Forsiden er udsmykket med mange små spørgsmål som: *Hvordan skabes positiv udvikling i kommuner, der hver år mister indbyggere? og Kan afvikling og nedrivning skabe udvikling?* Det vidner om den skrøbelige virkelighed som landets udkantskommuner kæmper med i disse år. Heldigvis aner man en styrke og drivkraft i de store spørgsmål, *Hvad er visionerne for yderområderne? Hvor skal udvikles og hvor skal afvikles? og ikke mindst Hvem skal drive udviklingen?*

Konferencen *Mulighedernes Land* behandler disse spørgsmål og dagens program byder på oplæg fra projektledere, embedsmænd, eksperter og politikere. Alle har været dybt involveret i det 6-årige partnerskabsprojekt af samme navn, der har undersøgt potentialerne med et samlet budget på 195 mio. kr.. På konferencen kommer Realdania, Lolland Kommune, Thisted Kommune og Bornholms Regionskommune med nye bud på, hvordan kommuner, erhvervsliv og borgere skal spille sammen for at sikre deres lokalsamfund og skabe en positiv udvikling.

Det stedsbundne er overskriften for yderområdernes fremtid. Begrebet vender politikernes og

planlæggerens blik indad og tager afsæt i tilstedeværende, lokale ressourcer som borgernes sociale og økonomiske kapital og landlige kvaliteter som natur, ro og friluftsliv. I 16 vidt forskellige demonstrationsprojekter har kommunerne draget erfaringer, som videreformidles på konferencen og i to publikationer udgivet af Realdania og projektsekretariatet Hausenberg.

Så langt væk fra København, som man kan komme

Det er en kvalitet i sig selv, at 79% af danskerne mener, at *'ro og stilhed'* er en kvalitet ved yderområderne. 87% peger på *'naturskønne kyster, strande og hav'*, mens 65% finder *'et stærkt lokalt fællesskab'* og *'en stærk lokal identitet'* attraktive. Realdania undersøger danskernes syn på udkantsdanmark i Agenda Y, en efterfølgende publikation om yderområdernes potentialer udgivet i 2012.

Thisted kommune har det hele. Kystlandskab, stilhed og en folkesjæl, og det er nu grundstenen i kommunens udviklingsstrategi. Lene Kjelgaard Jensen (V), borgmester i Thisted Kommune, var ellers skeptisk over at trække 30 mio. kr. ud af kommunens stramme budget, som Realdania

krævede for at lade kommunen deltage i Mulighedernes Land. For "hvordan kan man argumentere for, at skolelukninger er nødvendige, når man samtidig bruger flere millioner på nyt forsamlingshus?", spørger hun fra talerstolen.

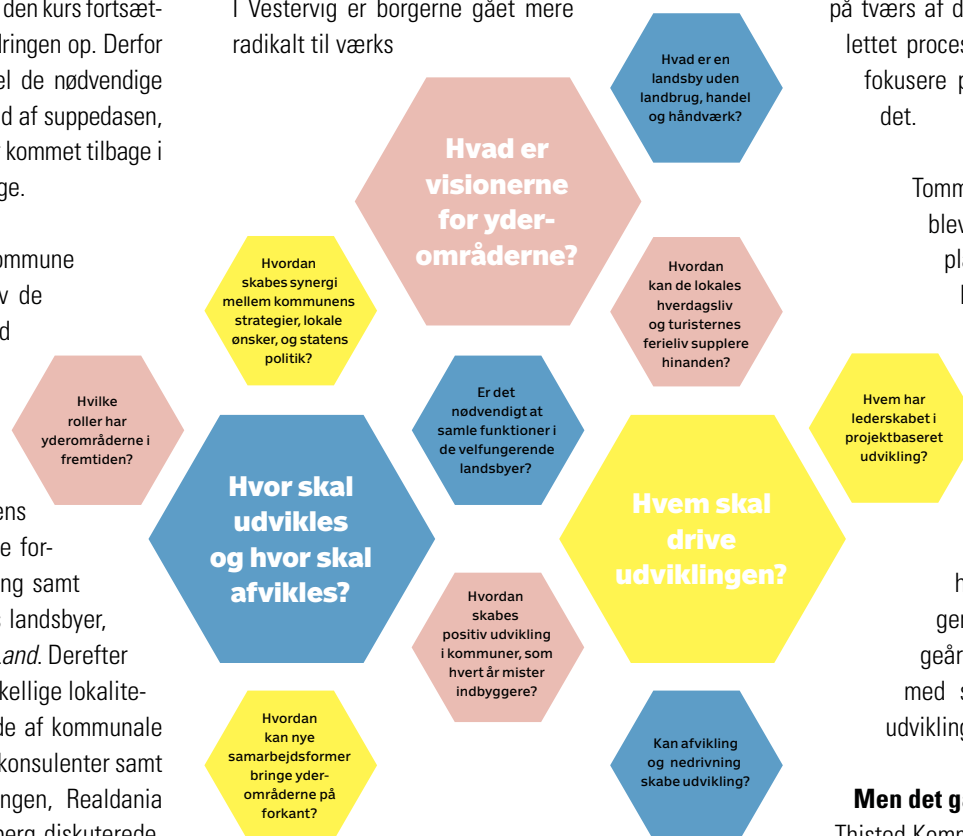
Og rigtig nok har Thisted, som mange andre kommuner, problemer med fraflytning, arbejdsløshed og en stigende gennemsnitsalder, hvilket resulterer i stigende udgifter til velfærdsydelse og et faldende beskatningsgrundlag. Enhver kan forstå et regnestykke, der ikke går op, men den kurs fortsætter, medmindre man tager udfordringen op. Derfor fandt Thisted Kommune alligevel de nødvendige penge til at eksperimentere sig ud af suppedasen, og det har givet pote. Pengene er kommet tilbage i kommunekassen. Op til flere gange.

Fra begyndelsen har Thisted Kommune inddraget borgerne. I 2007 blev de første borgermøder afholdt med over 600 deltagere, der kvitterede med mere end 100 projektforslag. Idéerne blev vurderet af planlæggere og politikere i forhold til kommunens øvrige udviklingsstrategier og de foranalyser af turisme og bosætning samt en swot-analyse af kommunens landsbyer, som var et led i *Mulighedernes Land*. Derefter tog de sammen på tur til de forskellige lokaliteter. En blandet gruppe bestående af kommunale planlæggere, borgere, eksterne konsulenter samt repræsentanter fra turistforeningen, Realdania og projektsekretariatet Hausenberg diskuterede, udviklede og kvalificerede projekterne i fællesskab. I publikationen '*Mulighedernes Land, Nye veje til udvikling i yderområder*' forklarer Jens

Bach, planchef i Thisted Kommune, at denne strategi gjorde, at de "fra starten fik skabt opbakning hele vejen rundt til de projekter, der blev udvalgt".

Borgerne har været en afgørende samarbejdspartner i samtlige projekter i Thisted Kommune. Udover kreative bidrag og engagement i udviklingsfasen, har beboerforeninger og borgergrupper også forpligtet sig på drift af de tre nye kulturhuse.

I Vestervig er borgerne gået mere radikalt til værks



for at forhindre byens forfald. De har dannet anpartsselskabet Vestervig Byfornyelse Aps. Udover sundhedsrisikoen skæmmer forfaldne huse også

landsbyens samlede indtryk og forringer den generelle ejendomsværdi. Hjulpet af kommunen har borgerne derfor rejst penge fra fonde og stat til at købe, nedrive og ombygge forfaldne huse, ligesom kommunen også selv har revet nogle ned. I alt er 8 mio. kr. skudt i projektet med midler fra det tidligere Indenrigs- og Socialministerium, LAG Thy-Mors og borgerbidrag fra Vestervig Byfornyelse Aps, samt støtten fra Thisted Kommune og Realdania. Desuden har Thisted Kommune hjulpet med myndighedsarbejdet på tværs af de forskellige forvaltninger og lettet processen for borgerne, der kunne fokusere på nedrivningsarbejdet i stedet.

Tomme tomter er efterfølgende blevet solgt til naboer, udviklet til pladser eller grønne åbninger. Landsbyens plan og struktur er forandret, landsbyen har fået et positivt omdømme og tiltrækker nu tilflyttere. Alene i 2012 flyttede 12 nye familier til byen, og flere små virksomheder er åbnet omkring hovedgaden. Den stærke borgerforening, rodfæstet i et mangeårigt, lokalt engagement, kunne med støtte fra kommunen vende udviklingen for Vestervig.

Men det går også den anden vej

Thisted Kommune har suget viden og erfaringer til sig, som kan bruges i hele kommunen, ligesom de øvrige landsbyer kan lade sig inspirere af Vestervigs virkekraft.

Kommunen og borgerne spiller på samme hold. Også Lolland og Bornholm har leveret værdifulde erfaringer til konferencen - både fra processen og de enkelte demonstrationsprojekter. Fælles for de tre kommuner er, at borgernes engagement er uundværligt, både i udviklingen og driften senere hen. Derfor er det vigtigt, at projekterne er lokalt forankrede og besvarer et reelt behov, uanset om de kommer fra borgerne selv, eller er initieret af kommunen. Samtidig skal projekterne kobles sammen med kommunens overordnede udviklingsstrategier og kommuneplan. Det er ikke kun vigtigt for områdets samlede udvikling og identitet, men også for at et lokalt projekt bliver relevant for borgere i den anden ende af kommunen. Den kommunale ildsjæl er endnu en vigtig spiller og introduceres især i de bornholmske projekter. Det er embedsmanden, der driver projektet, hæver ambitionsniveauet og arbejder igennem sommerferier, og har brug for, og får et vist spillerum i forvaltningen. Det handler om at tiltrække folk med den rette indstilling, som ønsker at investere personlige ressourcer og social kapital i at få enderne til mødes. Projektlederne arbejder oftest på tværs af kommunens forvaltninger. Det interne samarbejde kan skabe en lettere proces, bedre projekter og billigere løsninger. Møder mellem driftsafdelinger og udviklingsafdelinger kan for eksempel informere de relevante medarbejdere om kommunens aktiver, inspirere planlæggere og optimere brugen af kommunens ressourcer.

Sidst er kommunikation mellem kommune og borgere en afgørende faktor for at holde gejsten oppe og sprede ejerskab over projekterne, særlig i perioder med lang myndighedsbehandling. Også efter projektets tilblivelse når driften tager over, er det vigtigt at formidle kulturhusenes aktivite-

ter, da det også tiltrækker opmærksomhed fra omverdenen, som kan være med til at tiltrække flere midler og medvirke til en positiv spiral.

Det er en kort opidsning af de fælles erfaringer, som Mulighedernes Land præsenterer på konferencen, der er ved at nå sin ende, efter borgmestrene fra de tre kommuner har været på scenen og holde et kort oplæg. Og hvad gør kommuner, der ikke fik del i Realdanias midler og ekspertise og Hausenbergs støtte og inspirationskilder? Lolland Kommunes borgmester, Stig Vestergaard (A) opfordrer andre kommuner til at bruge partnerskabsmodellen med Realdania eller andre aktører, søge fonde og inddrage eksterne konsulenter, dog kun når det er nødvendigt, da det er en kostbar affære.

Men alle borgmestrene påpeger vigtigheden af at få nye øjne på, som kan udpege de kvaliteter, kommunens egne folk overser eller tager for givet i hverdagen. Desuden kan de give sparring, inspirere med viden og med udenlandske referencer.

Der er ingen tomme ord, der skal sælge områderne på havnebebyggelse med vandudsigt, museer af internationale stjernearkitekter og oppustet branding. Efter en række hårde år, hvor økonomien kun er forværret, og de negative historier hober sig op, er kampen taget op - sammen med borgerne for borgerne.

Konferencen er overbevisende og veltillægt. Oplæggene fremlægger processen, fejlene og succeserne, og videreformidler erfaringerne uden at give en opskrift på succes - kun en opfordring til at se sig selv i spejlet, fokusere på egne kvaliteter, smile og gå ud af døren med troen på, at det er godt nok.

Og Hausenberg og Realdania lykkedes med at italesætte den rådne banan som en delikat dessert med succeshistorier om aktive lokalsamfund i naturskønne omgivelser. Tilbage sidder en københavn, én af de 40% af danskerne uden tilknytning til yderområderne, ifølge Agenda Y's definition, og drømmer om ro, natur og kyster sammen med en fjerdedel af befolkningen. Vel at mærke fra Enghavevej i København, hvor konferencen ironisk nok samlede politikere, planlæggere, kommunale ildsjæle, engagerede borgere, arkitekter, embedsfolk, projektmagere og konsulenter fra hele det danske land. ■

Tyra Dokkedal er arkitekt maa (Kunstakademiets Arkitektskole) og er i gang med overbygningen som diplomjournalist på Danmarks Medie- og Journalisthøjskole.

YDERELIGERE INFO

På Realdanias egen hjemmeside www.realdania.dk og kampagnesiden på www.mulighedernesland.dk er det muligt at læse mere om Mulighedernes Land, hvor der er mange inspirerende projekter, værdifulde erfaringer og gode idéer. De er også samlet i forskellige publikationer, som kan rekvireres ved henvendelse eller downloades direkte fra nettet. Publikationen Agenda Y kan også findes her.

Realdania fortsætter sit fokus på yderområdenes potentialer med kampagnen Stedet Tæller, der frem til 2016 støtter konkrete, fysiske projekter med ialt 115 mio.kr. For mere information se www.stedet-taeller.dk/

LANDBRUGET OG LANDSKABET I KOMMUNEPLANEN

Kommuneplan 2013 stiller nye krav til kommunerne, men mange kommuner er i tvivl om, hvordan de nye plantemaer skal håndteres. I udviklingsprojektet "Landbruget og landskabet i kommuneplanen" gives der en række bud på, hvordan de nye opgaver kan løses, samt hvilken betydning de nye udpegninger får for landbruget og kommunerne.

*Af Lone Kristensen,
Mads Jacobsen og
Trine Eide*

Grøn Vækst og de senere års liberalisering af landbrugsloven har givet anledning til en række ændringer af planlovens bestemmelser vedrørende varetagelse af de landbrugsmæssige interesser i planlægning. Hidtil har planloven foreskrevet, at der **skal** planlægges for de jordbrugsmæssige interesser gennem udpegning af og retningslinjer for særligt værdifulde landbrugsområder (SVL), (Jf. PL § 11 a, stk nr 10) og at der **kan** foretages udpegning af og retningslinjer for beliggenheden af det øvrige landbrugs driftsbygninger og driftsanlæg inden for de særligt værdifulde landbrugsområder. (Jf. PL § 11, stk. 2). Som noget nyt **skal** Kommuneplan 2013 indeholde:

- Udpegning af og retningslinjer for positivområder til lokalisering af driftsbygninger og driftsanlæg på store husdyrbrug, (Jf. PL § 11a, stk. 1, nr. 11) og
- Udpegning af og retningslinjer for områder til lokalisering af tekniske anlæg, herunder fælles biogasanlæg. (Jf. PL § 11a, stk. 1, nr. 5)

Det er disse to nye planemner, samt kravet om udpegning og sikring af de særligt værdifulde landbrugsområder, der er emnet for denne artikel.

Hvad skal planlægningen løse?

Med landbrugslovens liberalisering i 2010 er en række strukturregulerende bestemmelser blevet ophævet. Næsten alle areal- og afstandsregler er således blevet ophævet, størrelsen på husdyrbrug er ikke længere begrænset til 750 husdyrenheder, og der er åbnet mulighed for etablering af jordløse husdyrbrug. Sammenholdes disse regelændringer med landbrugets hidtidige strukturudvikling, samt fremskrivninger for den fortsatte udvikling, kan vi derfor forvente, at der i fremtidens åbne land vil komme flere bedrifter med meget store byggerier til husdyrbrug. Bedrifter, der lokalt vil kunne give væsentligt større belastning i form af lugtgener, transport mv., end dem, vi kender i dag.

Hensigten med de nye planemner er, at kommunerne, gennem en positiv udpegning af velegnede områder til placering af store husdyr- og biogasanlæg, får integreret væsentlige landbrugsinteresser i de samlede overvejelser vedrørende arealinteresserne i det åbne land. Målet med planlægningen er således at sikre en hensigtsmæssige placering af husdyrbedrifternes bygningsmasse i forhold infrastruktur, fælles biogasanlæg og muligheder for udvidelser, samtidig med at hensynet til beskyttelsesinteresserne, byudvikling og andre interesser varetages.

Udpegning af områder til lokalisering af større husdyrbrug og biogas skal således sammen med udpegning og planlægning for de særlige værdifulde landbrugsområder sikre landbrugets fortsatte udviklingsmuligheder. Udpegningen af de særligt værdifulde landbrugsområder er en fortsættelse af den hidtidige amtspraksis. Denne gang udpeges de dog af kommunerne og baseres på kommunernes egen tilpasning af de statsligt udarbejdede jordbrugsanalyser.

Med planlovens krav om udpegning af de særligt værdifulde landbrugsområder og udpegninger til lokalisering af store husdyrbrug og biogasanlæg, lægges der op til, at kommunerne laver en overordnet planlægning (til forskel fra en detaljeret lokaliseringsplanlægning). Med en sådan planlægning kan kommunerne i henhold til anbefalinger fra Naturstyrelsen, signalere, "at den sammenhængende jordbrugsplanlægning er strategisk og langsiget, giver muligheder i forhold til den fremtidige struktur- og teknologiudvikling, samt at der ikke med planlægningen er taget højde for den efterfølgende enkelt-sagsbehandling".

I de udpegede positivområder til store husdyrbrug, forventes husdyrbrugets udviklingsmuligheder at blive særligt prioriteret ifm. kommunernes samle-

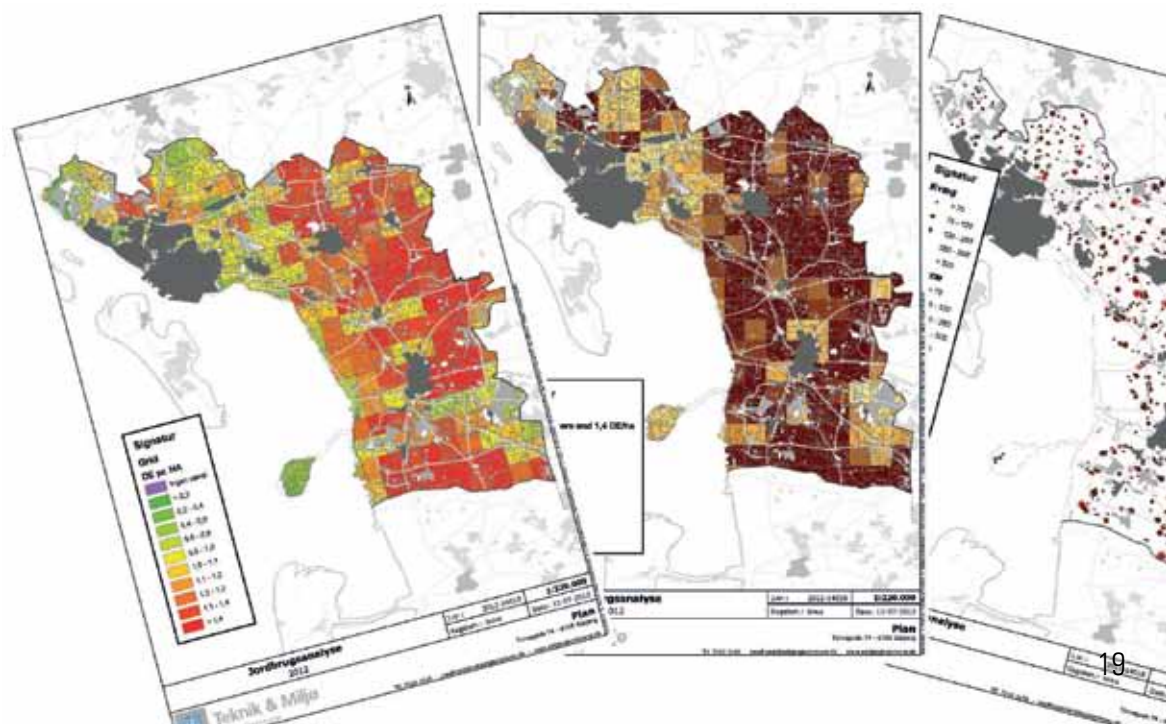
de afvejning af arealinteresserne. I disse områder, skal anden anvendelse, der kan være i konflikt med intensiv husdyrproduktion så vidt muligt undgås. Positivområderne påtænkes derfor at medføre en øget investeringssikkerhed for husdyrbrugene, samt medvirke til at tilvejebringe et forbedret administrationsgrundlag ifm. husdyr- og miljøgodkendelserne, i kraft af en allerede forudgående stillingtagen til en række af de væsentligste hensyn ifm. kommuneplanarbejdet. Der kan dog ikke stilles

krav om, at husdyrbrugerne skal placeres sig i disse områder. Regulering og sagsbehandling ifm. miljøgodkendelser vil fortsat være den samme, såvel uden for som inden for positivområderne.

Positivområdernes aktiv vil således være, at der er foretaget en forudgående grundlæggende stillingtagen til de væsentligste hensyn i forhold til lokalisering af husdyrbrug, f.eks. hensyn til natur, landskab, infrastruktur, byudvikling og naboer.

Udpegning af områder til store husdyrbrug er ikke begrænset til at skulle placeres inden for de særligt værdifulde landbrugsområder. Det primære hensyn

Eksempler fra Esbjerg Kommunes jordbrugsanalyse, hvor der foretages en bearbejdning og tilpasning af de statsligt udarbejdede jordbrugsanalyse, på baggrund af viden om lokale forhold.



i planlægningen for beliggenheden af biogasanlæg er lokalisering i forhold til husdyrbrugene, der skal levere gylle til biogasanlægget, for dermed at reducere den tunge transport. Derfor vil det være hensigtsmæssigt, at sammentænke udpegningen af positivområder til husdyrbrug, med udpegningen af områder til lokalisering af store fælles biogasanlæg. Desuden kan der opnås en synergieffekt, idet en række af de samme hensyn har betydning for såvel placering af husdyrbrug som for fælles biogasanlæg, herunder eks. infrastruktur.

Som ved positivområderne til husdyrbrug kan der ikke stilles krav om at etablering af fælles biogasanlæg skal ske inden for de udpegede områder. Dog er der den forskel, at der i de fleste tilfælde vil være tale om nyetablering af fælles biogasanlæg, hvorfor den allerede gennemførte stillingtagen til en række placeringshensyn må forventes at være et aktiv, som sikrer en hensigtsmæssig beliggenhed i omgivelserne i forhold til de øvrige arealinteresser.

Landbruget og landskabet i kommuneplanen

I løbet af 2012 har Naturstyrelsen gennemført et udviklingsprojekt om kommuneplanlægning for landbrug og landskab, i samarbejde med tre eksempelkommuner: Esbjerg, Faaborg-Midtfyn og Skive. Projektet har haft til formål at samle op på de første erfaringer med sammenhængende landbrugsplanlægning, baseret på eksempelkommunernes arbejde med planlægningen. Med udgangspunkt i projektet har Naturstyrelsen udarbejdet en række anbefalinger.

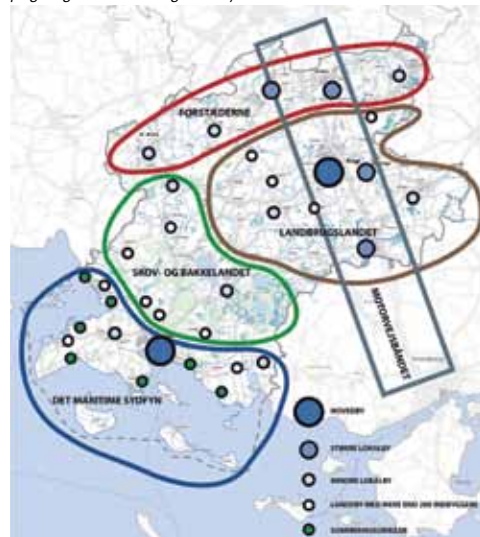
Derudover kan der med baggrund i rådgivergruppens erfaringer fra projektet uddrages 10 gode råd til planlægningen, omhandlende både proces og indhold.

10 gode råd til planlægningen

Proces:

- Intern dialog og videndeling på tværs af forvaltningen om ønsker og mål for planlægning, og gerne på tværs af kommunegrænser. Det kan afklare, hvad der i kommuneplanen kan/bør tages højde for, så det efterfølgende styrker anvendelsen i den daglige administration
- En tidlig inddragelse og positiv dialog med eksterne interessenter omkring mål og formål med det åbne lands planlægning

Et eksempel på nogle meget overordnede og strategiske udpegninger fra Faaborg-Midtfyn Kommune.



- Et stærkt samarbejde mellem kommunen og jordbrugerhvervet, om jordbrugerhvervets fremtidige struktur, udviklingsmuligheder og arealønsker
- En politisk stillingtagen til og afvejning af det åbne lands mange arealinteresser
- En åben og positiv høringsproces, med inddragelse af borgerne

Indhold:

- En tilvejebringelse af et sæt anvendelige jordbrugsanalyser, der kan fungere som grundlag for de nye udpegninger. Kommunerne bør foretage en bearbejdning af de statsligt udarbejdede jordbrugsdata, således at der tages højde for lokale forhold, evt. i samarbejde med de lokale landbrugsorganisationer
- Udarbejdelse af gennemarbejdede handlingsplaner til at overskueliggøre de forskellige dele af udpegningsprocessen, både til ekstern brug, men også til mere teknisk intern brug. Kan også bruges til efterfølgende at dokumentere processen, supplere redegørelsen og evt. bidrage positivt til formidling af resultaterne
- Udpejning af områder, der tydeligt afspejler detaljeringsgraden i den bagvedliggende proces, som kan medvirke til at lette en efterfølgende sagsbehandling
- Udarbejdelse af redegørelsesdel, der tydeligt formidler, hvad der planlægges for, og hvilke

forudsætninger, der ligger til grund for planlægningen, herunder mere specifikt om det er jordløse husdyrbrug etc. Redegørelsesdelen er også kommunernes mulighed for at argumentere for og formidle deres intentioner med planlægning, ligesom der her er mulighed for at beskrive, på hvilken måde kommunen vil fremme positivområdernes attraktivitet

- Udarbejdelse af veldefinerede og let forståelige retningslinjer, der tydeliggør kommunens ønsker og mål for landbrugets fremtidige udvikling

Hvad kan planlægningen forventes at føre til, og hvad er forudsætningerne for, at det fører til noget?

En del af baggrunden for og intentionerne med kommunernes planlægning i det åbne land har været ønsket om en øget investeringsikkerhed for landbruget, samt en hurtigere sagsbehandling ifm. ansøgning om husdyr- og miljøgodkendelse. Kommunerne har dog deres betænkeligheder ved at give nogen garantier, eftersom reguleringen af husdyrbrug, herunder reguleringen efter husdyrgodkendelsesloven, er den samme, uanset om husdyrbruget ligger inden for eller uden for de kommuneplanlagte arealer. Derfor er der måske i højere grad brug for, at kommunerne selv tager stilling til, på hvilke måder man kan løfte positivområdernes attraktivitet overfor landbruget, eks. gennem synergieffekter mellem husdyrbrug og biogas, oprioritering af infrastruktur i områderne eller begrænsede byudviklings- og bosætningsmuligheder.

Derudover kan den kommunale planlægning forventes at medføre en mere åben og positiv dialog mellem kommunerne og jordbrugerhvervet om den fremtidige udvikling, frem for den hidtidige praksis med en kommunal myndighed overfor jordbrugeren om enkeltsager. Denne positive dialog kan være med til at sikre, at et fælles samarbejde mellem kommunen og landbrugerhvervet om det åbne lands udvikling - et samarbejde, der kan styrkes over tid med de næste generationer af kommuneplanrevisioner. I dialogen kan det præciseres, hvilke forhold landbruget har brug for, at der planlægges for. Dermed kan der skabes mulighed for at nuancere debatten med en mere fri dialog om fremtidige intentioner.

Detaljeringsgraden for positivområderne har været et omdiskuteret emne for alle tre kommuner. Udpegning af større områder kan få karakter af en mere overordnet og strategisk orienteret planlægning og dermed mindre betydning ift. den efterfølgende sagsbehandling, mens mindre områdeudpegninger kan resultere i, at planlægningen får et mere detaljeret og lokaliseringsorienteret præg. ■

Mads H. Jacobsen er landinspektør og planlægger hos COWI.

Lone S. Kristensen er lektor i landskabsforvaltning ved Skov og Landskab ved Københavns Universitet.

Trine Eide er arkitekt og planchef i Videncenter for Landbrug.



Et eksempel fra Skive Kommune, hvor dialog med de berørte parter har været et vigtigt redskab i planlægningen.

TRAFIKFREMSKRIVNINGERS UUNDGÅELIGE USIKKERHED

I denne artikel drøfter vi, hvorfor det ikke er så nemt at lave trafikprognoser, og vi peger på alternativer til dagens udbredte brug af transportmodeller.

*Af Petter Næss og
Arvid Strand*

Indledning

Der er stor fare for ikke at ramme plet, når der arbejdes med at prognosticere trafikmængder på nye vejanlæg. Mange studier viser manglende overensstemmelse mellem prognoser og faktiske trafiktal, og mange teorier forklarer afvigelserne mellem forudsagte og reelle trafikmængder.

Vi foreslår tre forskellige metodiske tilgange: Scenarioanalyser på det strategiske niveau; teoriinformerede, hovedsageligt kvalitative analyser suppleret med enkle beregninger på det taktiske niveau; mens de mere traditionelle mikro-simuleringer bare bør bruges på det operationelle niveau.

Transportmodeller og prognoser

Transportmodeller bruges til forskellige analyseformål, afhængig af planlægningsopgaven. Prognoserne kan f.eks. handle om, hvordan trafikken vil fordele sig på forskellige veje i et vejnet, ændringer i det samlede trafikvolumen inden for et geografisk område med og uden udbygning af ny infrastruktur, effekter af trafikregulerende virkemidler som f.eks. road pricing, eller trafikale virkninger af forskellige alternativer for arealanvendelse. Nogle modeller bruges også til at

forudsige den generelle trafikvækst på nationalt eller regionalt niveau.

I tråd med de forskellige analyseformål skelner modelforskere ved Danmarks Tekniske Universitet mellem det, de kalder strategiske, taktiske og operationelle trafikmodeller:

- Formålet med strategiske modeller er at beskrive overordnede, langsigtede og generelle virkninger af transportsystemet på nationalt/regionalt niveau, samt hvordan dette hænger sammen med andre dele af samfundet
- Taktiske modeller har lang eller mellemlang tidshorisont (3-20 år), hvor detaljeringsniveauet afspejler, at formålet er at vurdere vigtige konsekvenser af foreslåede konkrete projekter
- Operationelle modeller sigter mod at forudsige trafikændringer inden for begrænsede geografiske områder som følge af forholdsvis små ændringer i transportinfrastrukturen eller kollektivtilbuddet. Modeller på dette niveau behøver input-data i form af specifikke

forudsætninger om en række variable, bl.a. ændringer i transportomfang og transportmid-delfordeling

Generel mobilitetsudvikling og kontekstafhængig nyskabt trafik

Trafikvæksten i en transportkorridor eller i et bysamfund, hvor der etableres ny eller udvidet infrastruktur, afhænger både af samfundets generelle mobilitetsudvikling og af hvor stor nyskabt trafik selve infrastrukturudbygningen fører til.

Vigtige overordnede samfundsfaktorer, som påvirker mobilitetsudviklingen, er vanskelige at forudsige. Faktorer, som det generelle velstandsniveau, dominerende værdier og normer samt, hvordan befolkningen i forskellige områder er sammensat, udvikler sig over tid og under påvirkning af mange forskellige forhold. Andre faktorer med betydning for det generelle mobilitetsniveau afhænger af uforudsigelige geopolitiske udviklingsforløb og omstridte politiske beslutninger. Eksempler på dette er oliepriser, brændstofafgifter og national og lokal transportpolitik. Det system, som det generelle «baggrunds»-mobilitetsniveau udvikler sig indenfor, må derfor karakteriseres som et åbent system.

Etablering af ny infrastruktur fører som regel til ændringer i rejsehastighed, rutevalg, turhyppighed, valg af rejsemål og (specielt i områder med kø på vejene)

valg af transportform. For eksempel skaber udvidelse af vejkapaciteten for at forbedre trafikken flow i kø-belastede byområder som regel ny trafik ved at stimulere til flere og længere rejser med bil. Den nyskabte trafik bidrager til ny kødannelse og vil dermed opveje noget af rejsetidens reduktion - på længere sigt ofte hele reduktionen.

Ændringerne i transportadfærdsmønstret inden for et område afhænger af folks rationaler for transportadfærd. Disse kan være af praktisk, symbolsk eller følelsesmæssig karakter (den korteste vej er hurtigst, cykelturen signalerer sundhed, vejen gennem skoven er hyggelig), og kan føre til mindsket eller uændret trafikomfang. Men udover transportadfærdsmønstret har også den eksisterende trafiksituation i området, arealanvendelsen, den økonomiske udvikling osv. betyd-



Først gætter man, at trafikken vil vokse – så bygger man veje til den forventede stigning i trafikken – og så vokser den bl.a. som en følge af den udvidede vejkapacitet.

ning for omfanget af nyskabt trafik.

Alt dette er kontekstafhængige forhold. Sammenhængen mellem en konkret udvidelse af vejkapaciteten og trafikvæksten varierer fra tilfælde til tilfælde. I empiriske undersøgelser er der derfor stor variation i de «elasticiteter», man har fundet mellem vejkapacitetsøgning og trafikvækst. På kort sigt ser det ud til, at 10 % øgning i vejkapaciteten inden for en transportkorridor typisk fører til 3-5 % ekstra trafikvækst. På lang sigt er trafikvæksten typisk 5-10 %.

Trafikprognoser og cost-benefitanalyser

Trafikprognoser spiller en central rolle i transportpolitik og transportplanlægning. Ikke mindst er sådanne prognoser uundværlige i cost-benefitanalyser, hvor sparet rejsetid, konsekvenser for trafikikkerhed og ændringer i forureningsniveauer og støj må kvantificeres for at beregne økonomiske omkostninger eller besparelser. Fremskrivningerne udarbejdes som regel ved hjælp

af matematiske transportmodeller. Prognoseerne bygger på observationer af dagens trafik samt en række antagelser om variable, som påvirker trafiksituationen, og hvordan disse variable vil udvikle sig i fremtiden.

Trafikprognoseerne, som sådanne cost-benefitanalyser bygger på, udarbejdes som regel med taktiske modeller, som fokuserer på egenskaber ved infrastrukturen og trafiksituationen i berørte transportkorridorer, suppleret med resultater fra strategiske modeller om mere generelle udviklingstræk. Det er svært at forudsige trafikudviklingen (i form af trafikvolumen, transportmiddelfordeling og rejsehastighed) med så stor nøjagtighed, som cost-benefitanalyser kræver. Især på strategisk niveau er dette helt uopnåeligt, men heller ikke for beregninger på taktisk niveau kan cost-benefitanalysens krav til præcisionsniveau tilfredsstilles. De stærkt begrænsede muligheder for nøjagtige trafikfremskrivninger på disse niveauer skyldes grundlæggende de åbne socio-rumlige systemer, som transportprojekterne etableres i.²

Hvilke trafikfremskrivninger er mulige?

Spørgsmålene, som transportmodellerne forventes at svare på, er legitime og vigtige. Det betyder imidlertid ikke, at transportmodeller nødvendigvis er det rigtige redskab til at give svar på sådanne spørgsmål til enhver tid eller i enhver situation.

Vurderinger på strategisk niveau

Som nævnt ovenfor er formålet med de såkaldte strategiske transportmodeller at beskrive transportsystemets overordnede virkning og sammenhæng med resten af samfundet. Det er svært med nogenlunde nøjagtighed at forudsige befolkningsudviklingen og den økonomiske udvikling – specielt på lang sigt. Desuden er arealanvendelsesudviklingen genstand for politiske beslutninger og kan ikke forudsiges gennem transportmodelberegninger.

Den langsigtede udvikling af bilejerskabet er også notorisk vanskelig at forudsige. Bilejerskabet afhænger blandt andet af, om vi får en koncentreret byudvikling domineret af fortætning eller en arealudvikling præget af forstadsudbygning med spredt lokalisering af boliger, arbejdspladser og service. Dette er et politisk valg. Det samme gælder den fremtidige standard af det kollektive transporttilbud. Omfanget af den generelle trafikvækst afhænger også af det generelle omfang af kapacitetsudvidelse og forbedring af vejnettet, hvilket igen bestemmes politisk. Endelig afhænger trafikudviklingen – og især transportmiddelfordelingen – af, hvordan de enkelte individers og husstandes holdninger til og rådighed over ressourcer udvikler sig.

At prøve at forudsige, hvordan kombinationen af alle disse globale udviklingstræk og politiske be-

slutninger på nationalt og lokalt niveau vil påvirke den generelle, årlige trafikvækst kan ikke blive andet end mere eller mindre kvalificerede gæt. De forhold og forløb, som sådanne prognoser afhænger af, indgår i åbne systemer, hvor det simpelthen er meget svært, for ikke at sige umuligt, at forudsige fremtiden. I praksis har man i trafikprognoseerne som regel forudsat «business as usual», f.eks. med hensyn til udbygning og udvidelse af motorveje og andre hovedveje. Trafikfremskrivningerne risikerer på den måde at blive selvopfyldende profetier, i hvert fald hvis de bruges til at legitimere udvidet vejkapacitet for at give plads til den beregnede trafikvækst. Først gætter man, at trafikken vil vokse – så bygger man veje til den forventede stigning i trafikken – og så vokser den bl.a. som en følge af den udvidede vejkapacitet. For at modvirke dette, eller som et alternativ, er det muligt at lægge forskellige forudsætninger ind om hver enkelt faktor eller påvirkningsvariabel og på den måde lave flere forskellige billeder af fremtiden.

Vurderinger på taktisk niveau

At forudsige effekten af et foreslået projekt, f.eks. udvidelse af en motorvej med flere kørebaneer, er i princippet ikke helt så problematisk, selv om heller ikke sådanne forudsigelser kan blive særlig nøjagtige. Til forskel fra forudsigelser om den fremtidige trafiksituation (fx hvor mange biler

per dag, der vil køre på en given vej om 20 år), er en forudsigtelse om virkningen af et projekt et udsagn om, hvordan en givet årsagsmekanisme tenderer til at virke (f.eks. hvor mange flere biler der vil komme, hvis vejen udvides med to ekstra kørebaner). Uanset (indenfor visse grænser³) hvor stor baggrundstrafikvæksten er, tenderer bygning

af flere kørebaner på en kø-belastet motorvej til at give et større fremtidigt trafikvolumen, end hvad der ville have været tilfældet uden en sådan kapacitetsforøgelse. De ovenfor nævnte elasticiteter kan give et fingerpeg om størrelsen af den nyskabte trafik. Men som det fremgik, er der temmelig store marginer mellem de nedre og de øvre

bud på trafikstigningen som følge af en givet kapacitetsudvidelse. Dette afspejler delvist, at elasticiteterne bygger på erfaringer fra etablerede projekter, som har forskellig geografisk kontekst og etableringsår. En række af de forhold, som påvirker trafikudviklingen, har ændret sig over tid, og vi kan ikke være sikre på, at den effekt man





fandt af infrastrukturudbygning for 20 år siden, vil være den samme i dag. Og endnu mindre i den fremtidige situation, som prognosen gælder for.

Uanset hvor godt teoretiske og empiriske studier har dokumenteret tendensen, til at transport-

infrastrukturudbygning inducerer ny trafik, kan en forudsigtelse om størrelsen på den nyskabte trafik som følge af et bestemt projekt altså bare blive omtrentlig, og vurderingen må hjælpes på vej gennem kvalitativ fortolkning. De eneste forudsigelser, der vil være fagligt belæg for at lave, er grove, tommelfingerregel-baserede bud, tilpasset den konkrete kontekst med en vurdering af, hvilke elasticitetstal det er rimeligt at bruge i den specielle situation. Et omtrentligt bud er alligevel bedre end overhovedet ikke at danne sig nogen mening om virkningen af tiltaget. Det sidste vil være lammende for enhver formålsrettet handling.

Ifølge den finske fremtidsforsker Heikki Patomäki bør scenarier, som læner sig op ad samfundsvidenskaben, bygge på forudsætninger, som kan kritiseres og debatteres offentligt.

hvis f.eks. en parkeringsplads flyttes fra et sted til et andet inden for området (uden at antallet af parkeringspladser ændres). I sådanne situationer vil færre af de faktorer, som påvirker transportadfærd, ændre sig, og man kan derfor forvente en meget højere grad af stabilitet for disse få faktorer og køremønstrene.

Hvis et foreslået tiltag ikke antages at føre til en ændring i den samlede trafikmængde eller i de forskellige transportformers andel af trafikken, må virkningerne formodes at begrænse sig til ændringer i trafikfordelingen mellem forskellige veje

Vurderinger på operationelt niveau

Vurderinger på operationelt niveau kan f.eks. dreje sig om at forudsige fordelingen af en given trafikmængde på et begrænset vejnet (f.eks. i centrum af en by), eller hvordan trafikken i gaderne vil blive påvirket,

i lokalområdet. Det er rimeligt at tro, at sådanne forudsigelser kan blive betydeligt mere nøjagtige end forudsigelser på taktisk eller strategisk niveau. Men selv om de foreslåede ændringer i transportinfrastrukturen ikke i sig selv forårsager nogen ændring i den samlede trafikmængde i området, kan sådanne ændringer opstå som følge af eksterne forhold (dvs. på taktisk eller strategisk niveau). Antallet af køretøjer i hver gade kan derfor heller ikke på det operationelle niveau forudsiges med særlig stor nøjagtighed, selv om den relative trafikfordeling mellem forskellige ruter i netværket kan modelleres med større præcision.

En differentieret fremskrivningsmetodologi

På det strategiske niveau er det, ud fra en videnskabsteoretisk betragtning, næppe forsvarligt at lave modelbaserede trafikforudsigelser i det hele taget, da sådanne fremskrivninger forudsætter ikkeeksisterende kundskab om, hvordan en række forskellige parametre i åbne systemer vil udvikle sig. Hvilke disse er eller kan være, er omtalt tidligere.

Det er imidlertid muligt at konstruere forskellige scenarier, som reflekterer mulige fremtidige udviklingsforløb. Ifølge den finske fremtidsforsker Heikki Patomäki bør scenarier, som læner sig op ad samfundsvidenskaben, bygge på forudsæt-

ninger, som kan kritiseres og debatteres offentligt. De bør starte med en analyse af relevante strukturer og processer i dagens samfund og de iboende muligheder, som ligger i disse, kombineret med en grundlæggende antagelse om, at fremtiden er åben, helt til en bestemt mulighed manifesterer sig.

I fremtidsstudier er det almindeligt at dele scenarier ind i tre kategorier med forskellige formål: Prædiktive scenarier, som sigter mod at beskrive, hvad der sandsynligvis vil ske; eksplorative scenarier, som viser, hvad der kan ske; og normative scenarier, som belyser, hvordan et bestemt (eller en kombination af flere) mål kan nås. Som vi har argumenteret for ovenfor, taler de mange usikre, ukontrollerbare og omstridte processer og beslutninger, som bestemmer trafikvækstens udvikling på nationalt niveau, mod at udarbejde et prædiktivt scenario for denne vækst. I stedet vil vi anbefale at lave et begrænset antal eksplorative scenarier for fremtidige trafikmængder.

For hvert scenario må de vigtigste forudsætninger, som skiller dette fra de andre scenarier, identificeres og drøftes kort. Fælles forudsætninger for alle scenarierne må også omtales og begrundes. En backcasting-teknik, hvor man starter med at se på en ønsket eller mulig fremtid for

derefter at gå baglæns og identificere tiltag, der kan føre til denne fremtid, kan med fordel bruges til at forsøge at identificere, hvilke udviklingstræk der ville kunne bidrage til at realisere hvert af scenarierne. Selv om backcasting er en metode, som normalt forbindes med normative scenarier, tror vi, at den også vil være frugtbar for at belyse f.eks. hvilke geopolitiske, økonomiske, kulturelle, transportpolitikrelaterede og arealanvendelsesrelaterede omstændigheder, som tilsammen kan tænkes at skabe en trafikudvikling med høj, moderat eller negativ vækst i trafikmængderne.

Ifølge Patomäki er mange forskellige fremtider til enhver tid mulige, f.eks. A, B, C og D. Afhængigt af en række mulige processer kan disse afstedkomme yderligere en række muligheder, A1, A2, A3, B1, B2, B3, B4, osv. For hvert foreslået projekt er det vigtigste vurderingstema efter vores mening, hvilken forskel gennemførelsen af projektet vil gøre, sammenlignet med gør ingenting-alternativet (også kaldet nul-alternativet). Men da disse effekter kan variere, afhængigt af hvordan den generelle trafiksituation på nationalt niveau udvikler sig, bør sammenligninger af gennemført projekt og 'gør ingenting' udføres med baggrund i forskellige nationale trafikvækst-forløb på strategisk niveau.

Én af grundene til at sammenligne projektrealisering og ikke-realisering i flere scenarier med forskellig baggrundsvækst i trafikken er, at omfanget af nyskabt trafik på grund af ny eller udvidet infrastruktur sandsynligvis vil være forskellig i en situation med høj generel trafikvækst og en situation, hvor kurven for trafikmængden på nationalt niveau peger nedad. I en situation med stærk generel reduktion i trafikmængderne vil bygning af ekstra kørebaner på en motorvej næppe skabe særlig meget ny trafik. På den anden side vil udvidet vejkapacitet blive hurtigere fyldt op af nyskabt trafik, hvis den generelle trafikvækst er høj. Heller ikke på det taktiske niveau kan forudsigelser, om hvordan ændringer i transportinfrastrukturen (f.eks. nybygning eller udvidelse af veje, bygning eller opgradering af jernbanestrækninger, etablering af letbaner osv.) påvirker transportadfærden, blive særlig nøjagtige. Det skyldes, at systemerne, som projekterne indgår i, er mere eller mindre åbne systemer. Desuden har traditionelle trafikmodeller ofte systematisk undervurderet den nyskabte trafik, som vejbygning som regel medfører. Den er ofte blevet helt ignoreret eller antaget at være betydeligt mindre, end det man har fundet i empiriske undersøgelser. I stedet for at bruge sofistikerede matematiske modeller til at regne præcist forkert, burde transportplanlæggere hellere prøve at lave cirka rig-

tige bud baseret på en tilpasning af forskningsbaseret kundskab om nyskabt trafik til den aktuelle planlægningsituation. Ud fra dette kan der laves grove estimater for trafikmængderne i gennemfør projektet- og gør ingenting-alternativerne. Som nævnt herover, bør sådanne estimater laves for forskellige scenarier med forskellige forudsætninger om baggrundsvæksten i trafikken.

Når man skal tilpasse den viden, man har fra teoretiske og empiriske studier om infrastrukt

turændringers betydning for trafikvæksten, må man lave en kvalitativ fortolkning og en kontekstbevidst vurdering. Det udelukker ikke brug af enkle beregninger af det sandsynlige omfang af nyskabt trafik, men det er ikke nødvendigt at bruge sofistikerede og datakrævende mikrosimuleringsmodeller. Der bør også laves enkle, teori-baserede bud på, hvordan den fremtidige trafik i korridoren kan forventes at fordele sig mellem det eksisterende vejnet og den nye/udvidede vej. Vigtige konsekvenser af de trafikale forskelle

mellem gennemfør projektet og gør ingenting bør desuden vurderes, f.eks. med hensyn til rejsehastigheder, ulykkestal, klimagasudslip osv. Man kan benytte en «regneark-baseret» metode, hvilket vi selv gjorde i en analyse af, hvilke udbygningsmønstre der ville være fordelagtige i den norske by Kongsberg, hvis målet var at begrænse transportomfanget.

På det operationelle niveau kan situationen i større grad betragtes som tilstrækkeligt stabil og



begribelig til, at det er muligt at benytte traditionelle mikro-simuleringer.

Konklusioner

Argumentationen ovenfor giver ikke ret meget spillerum for at bruge traditionelle transportmodelberegninger som grundlag for beslutninger om, hvorvidt man bør eller ikke bør bygge en bestemt type infrastruktur i en given situation (dvs. beslutninger på koncept-niveau). Sådanne modelberegninger kan være mere på sin plads, hvis formålet er at vurdere trafikale virkninger af forskellige varianter af den samme konceptløsning (f.eks. forskellige tracéalternativer for en forslået ny vej i en given transportkorridor). Det samme gælder fordelingen af trafik mellem forskellige links i et vejnet inden for et begrænset område som f.eks. en mindre by eller en bydel i en større by.

Dagens fokus hos mange transportmodeludviklere - at integrere strategiske, taktiske og operationelle beregninger i én og samme (omfattende) mikro-simuleringsmodel er formodentligt ikke særligt frugtbar. Sådanne modeller er datakrævende og langsomme og desuden ubegribelige for andre end de få personer, som har udarbejdet dem. I praksis er der risiko for, at de modelkomponenter, som inkorporeres for at bøde på tidligere skævheder (f.eks. med hensyn til nyskabt trafik), kan blive 'slået fra' for at reducere regnetiden el-

ler på grund af manglende adgang til data. Lang beregningstid og store krav til data kan også hindre planlæggerne i at analysere mere end meget få alternativer. Dermed afskæres mulighederne for at bruge modellerne som værktøj til hvad hvis-analyser på en mere åben og eksplorativ måde. Samtidig bidrager modellernes manglende transparens til, at beregningsresultaterne så at sige bliver hævet over diskussion, på trods af den store grad af usikkerhed de normalt er behæftet med.

I stedet foreslår vi at dele de såkaldte strategiske, taktiske og operationelle niveauer for trafikfremskrivning ind i tre distinkt forskellige metodiske tilgange, som reflekterer de forskellige grader af åbenhed/lukkethed, der kendetegner de systemer, hver analysetype opererer indenfor: Scenarie-analyser på det strategiske niveau; teoriinformerede, hovedsageligt kvalitative analyser suppleret med enkle beregninger på det taktiske niveau; mens mere traditionelle mikro-simuleringer bare bør bruges på det operationelle niveau. ■

Petter Næss er arkitekt og professor ved Institut for Planlægning, Aalborg Universitet.

Arvid Strand er professor PhD ved Transportøkonomisk Institut, Oslo

Fodnoter

1. Bortset fra naturvidenskabens lukkede eksperimenter, hvor forskeren aktivt søger at forhindre forstyrrende eksterne kræfter i at påvirke udfaldet, består virkeligheden af mere eller mindre åbne systemer, hvor en stor mængde årsagsfaktorer er i spil samtidigt og interagerer på mange forskellige måder og under forskellige vilkår. I åbne systemer forekommer ikke stabile regelmæssigheder, og det er derfor umuligt at forudsige fremtidige hændelser. Indenfor den sociale verden findes der dog en række kontekster, hvor mere eller mindre stabile regelmæssigheder eksisterer. Lønarbejdets organisering, retsvæsenet, ejendomsforholdene og de byggede omgivelser er eksempler på sådanne kontekster. Disse strukturelle forhold gør nogle hændelser, handlinger og situationer mere sandsynlige end andre, men de determinerer alligevel ikke hvad der vil ske.
2. Hvis der på nationalt niveau var en stærkt negativ trafikvækst, så trafikvolumet i løbet af få år blev reduceret til f.eks. en tredjedel, ville flere kørebaner på motorvejen næppe skabe mere trafik, da de eksisterende kørebaner da ville være overdimensionerede i forhold til de fremtidige trafikmængder.
3. Denne artikel bygger på en længere videnskabelig artikel, 'What kinds of traffic forecasts are possible?', som er publiceret i 2012 i Journal of Critical Realism, Vol. 11 (3), pp. 277-295. I den artikel finder man desuden litteraturreferencer, som af pladshensyn er udeladt her.

KRISTENSENS BOLIGHISTORIE

Anmeldelse

Af Charlotte Odgaard Sjølland

Hans Kristensen er uddannet sociolog og har i en årrække været vicedirektør og forskningschef på Statens Byggeforskningsinstitut, SBI samt leder af den tværfaglige forskning i Center for Bolig og Velfærd på Sociologisk Institut, Københavns Universitet.

191 sider, forlaget Bolius, 199 kr.



Et brag af en bog

Egentlig burde jeg bare give "Kristensens bolighistorie" fire stjerner ud af fire mulige. Bogen er vel-disponeret og layoutet er med til at give overblik og indblik. Sidst men ikke mindst er min viden om det danske samfunds generelle og i særlig grad boligens udvikling steget ganske betragteligt efter indtagelse af bogens indhold. Hans Kristensen kan sit kram.

Bogen skildrer både den personlige fortælling om Hans Kristens familie og den generelle boligudvikling i det danske samfund fra 1910 til 2010. Bogen er opdelt i fem hovedafsnit, et afsnit om bedsteforældrenes generation, et om forældrenes generation, et om Hans Kristensens egen generation, et om hans børns generation og endelig afsluttes der med et blik ud i fremtiden.

Solid faglighed med de finurlige eksempler som løftestang

Inden jeg læste bogen, var jeg så heldig at høre Hans Kristensen fortælle om sine første år i forældrenes toværelses lejlighed i Vanløse. Det er ikke kun skriftligt, at Hans Kristensen er en glimrende formidler. Med andre ord var jeg fuld af forventning, da jeg kastede mig over "Kristensens bolighistorie". Indholdsmæssigt fik jeg alle mine forventninger indfriet. Hvert afsnit består af

en indføring i samtiden efterfulgt af boligforholdene i Hans Kristensens familie. Indholdet bliver på intet tidspunkt kedeligt, da Hans Kristensen formår at inddrage pudsige eksempler. At eksempelvis arkitekter og bygherrer i 50-60'erne skulle præsentere en møbleringsplan for at få godkendt et byggeprojekt, var i hvert fald nyt for mig.

Aber dabei

Hvorfor giver jeg så ikke bare "Kristensens bolighistorie" de fire stjerner? Når jeg nu tilmed er begejstret for siderne med danske boligeksempler, der afrunder hvert af de fem hovedafsnit?

4 stjerner blev til 3 ...

De 4 stjerner blegner i Hans Kristensens italesættelse af den almene boligmasse. Jeg er ikke i tvivl om, at Hans Kristensens viden om boligformen er enorm. Måske er han blevet farvet af alle de evalueringsrapporter, som Statens Byggeforskningsinstitut har begået om problemramte almene boligområder. Rapporterne er jo bestilt, fordi politikerne gerne ville afdække problemer og gøre noget ved dem, men ikke alle almene boligområder har problemer. I bogen fremstår den almene boligmasse udelukkende som problemramt. Det er synd, at Hans Kristensen ikke benytter sin store viden til at nuancere dette billede lidt mere. Det er der nemlig behov

for. I lyset af Hans Kristensens formidling af den almene boligform, er der ikke meget kraft tilbage i de 4 stjerner.

Middelklassens historie

Under læsningen studsede jeg over, at Hans Kristensen placerede sig i middelklassen sammen med størstedelen af den danske befolkning. For mig var der ikke meget gennemsnitsdanske over en akademiker med bolig og båd nord for København. Men jeg måtte gribe i egen barm, min hi-

storie ligner Hans Kristensens bare en generation efter. Jeg ser jo også mig selv som gennemsnitsdanske. Middelklassen er en rummelig kategori med alt fra den faglærte arbejder til højtuddannede. Kristensens bolighistorie afspejler en udviklingsrejse fra bunden til toppen indenfor 90% af den danske befolknings livsvilkår. Bogen rummer netop fortællingen om den fantastiske udvikling i befolkningens uddannelsesniveau, der har ført til, at Danmark i dag har klaret sig godt i verden. "Kristensens bolighistorie" er et godt bidrag til

danskernes bolighistorie, Hans Kristensen formår på bedste vis at formidle forskning i et fængende sprog, næsten på linje med de kriminalromaner danskerne foretrækker. En forkærlighed jeg har tænkt mig at udfordre, Kristensens bolighistorie vil være at finde under juletræet. Selvom mine forældre ikke tog en akademisk uddannelse, så kan de genkende sig selv i Hans Kristensens boligrejse fra middelklassens bund til en tilværelse med parcel- og sommerhus. Det kan ikke blive andet end 4 stjerner, så god læselyst! ■

Charlotte Odgaard Sjælland er etnolog.



VIRTUELLE SPOR OPTIMERER VIRKELIGHEDENS BYER

GPS-tracking dokumenterer i stigende grad vores bevægelser og afslører vores adfærd. Metoden inddrages stadig oftere i forskning og som aktivt redskab i by- og trafikplanlægning

Af Tyra Dokkedahl

Vi checker in på Facebook, laver rutevejledninger på Google Maps og registrerer løberuter på Endomondo. Mens virksomhederne nyder godt af at indsamle data fra vores handlinger over mobiltelefonen, elsker vi også selv at lokalisere, registrere og dokumentere vores adfærd via GPS-tracking. Og bruges dataerne rigtigt, kan de bruges til at forme byerne og optimere trafikken.

Især på den virtuelle idrætsbane konkurrerer vi med os selv og vores netværk. Her er GPS'en vores redskab, der vidner om vores præstationer. I juni 2012 rundede det internetbaserede, sociale fitnessnetværk Endomondo 10.000.000 brugere. Siden december sidste år er antallet af brugere fordoblet, 20.000 nye brugere registrerer sig hver dag og 50.000 såkaldte 'workouts' deles dagligt på Facebook. Ifølge firmaets hjemmeside skyldes det, at de "forener den nyeste teknologi, inklusiv lokationsbaseret GPS, med det sociale netværks

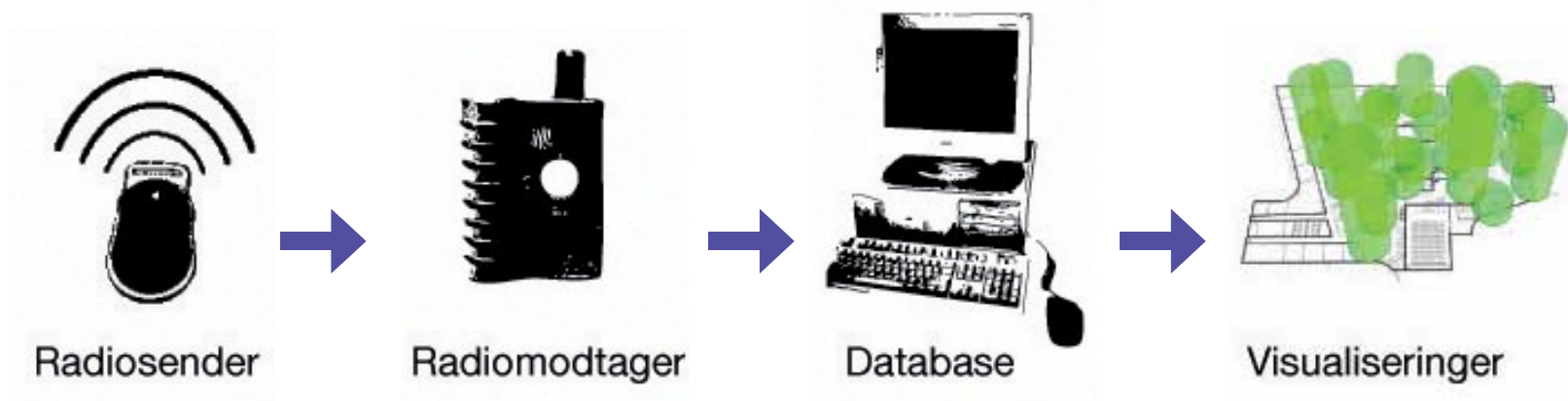
kapacitet til at motivere brugere til en sjovere og bedre fitness."

Og rigtig nok motiveres 67% procent af brugerne af at måle og registrere træningen, mens 45% også bruger analysen af egne præstationer til at holde gejsten oppe. Det viser undersøgelsen Idrættens Virtuelle Arenaer fra Idrættens Analyseinstitut fra 2010, der beskriver brugernes motivation for at bruge sociale fitness sider.

"Det er motiverende at se, hvor langt jeg løber og at jeg forbedrer mig"

istemmer Julia Blauert, én af de 10 millioner Endomondo-brugere. Hun løber typisk 2-3 gange om ugen i København, og holder øje med træningens fremdrift via mobilapplikationen, der tilbyder den fulde historik over ens træning med typer af træning, statistik og ikke mindst rutekort.

Diagram over RFID teknologiens kommunikationsveje ved teknologiske byrumsanalyser





My Ghost, *GPS Map of London 2000-2009*,
Jeremy Wood, *Courtesy of artist.*

Bløde trafikanter, hårde fakta & kolde kalkyler

Både i forskningen og den praktiske planlægning giver GPS-tracking nye muligheder. Med små, billige GPS-modtagere kan forskere få brugbar information om f.eks. bløde trafikanter. Sammenkøres flere individers data med parametre som henholdsvis vejnet, vejr, myldretid mm., synliggøres brugernes adfærdsmønstre og omdannes til målbar dokumentation og hård fakta. Det er værdifuld viden for forskere og planlægningsmyndigheder, der samtidig får et bedre grundlag til at skabe forbedringer.

Især forskere indenfor fysisk aktivitet og planlægning inddrager redskabet som metode. Én af dem er Hans Skov-Petersen, der er seniorforsker ved Afdelingen for By- og Landskabsstudier på Københavns Universitet. Han er leder af det tværinstitutionelle forskningsprojekt Cykelfremme for bæredygtig transport og folkesundhed, som også går under det mere mundrette navn Bikeability.

I sommeren 2010 registrerede 210 cyklister deres cykelture i én uge. Efter oprydning og sortering modellerede forskningsgruppen cyklisternes adfærdsmønstre i København. Ruterne blev sammenholdt med parker, cykelstier, højresving mm. og overlappets mønstre kan afsløre cyklisternes hidtil udokumenterede præferencer. Projektet er endnu ikke færdigt, men når det er, "vil vi have et

bedre grundlag til at lave rutevalgsmaskiner, og vi vil kunne sige noget om effekt og regne tilgængelighedsændringer på baggrund af nye tiltag på cykelanlæg.", forklarer Hans Skov-Petersen. Metoden, der er almindelig praksis for registrering og udvikling af biltrafikken, er endnu ikke udbredt i forbindelse med cyklisme, men resultaterne ser lovende ud. Hans Skov-Petersen mener, at det først og fremmest vil skabe et bedre beslutningsgrundlag og understøtte argumentationen for cykelanlæg.

"Den anden ting ved at vide, hvad effekten er, er at man vil kunne dokumentere den samfundsmæssige fordel ved at lave cykelanlæg."

Det vil alt andet lige give planlæggerne nogle bedre redskaber til at argumentere for deres projekter, når de møder den politiske virkelighed og de hårde økonomiske prioriteringer.

Vi leverer, kommunen kvitterer

Fra god til verdens bedste, det er Københavns Kommunes ambitiøse cykelstrategi for 2025. Kommunen har endnu ikke gjort brug af GPS tracking i den konkrete planlægning, men cykelsekretariatet bruger metoden på anden vis.

Cyklisternes rejsetid er et fokusområde, hvor GPS-tracking informerer planlæggerne. Det er kun et spørgsmål om tid, før det bruges mere aktivt, mener Emil Tin, der er IT- og Processpecialist i Københavns Kommunes Cykelsekretariat.

Inspiration

GPS-tracking bruges stadig oftere i forskning relateret til planlægning og rumlig formgivning. Byplan har samlet nogle eksempler, der bruger GPS'en på forskellig vis og med forskellige formål:

"Bikeability"

Hans Skov-Petersen, Seniorforsker, Afdelingen for By- og Landskabsstudier på Københavns Universitet.
www.bikeability.dk

"Når byen bevæger børn", "Drøn på skolegården" & "Space - rum til fysisk aktivitet"

Jens Troelsen, teamleder, cand.scient. ph.d., m.fl., Institut for Idræt og Biomekanik, Syddansk Universitet
www.droen.dk
www.interventionsforskning.dk/side.asp?side=8&id=12

"Kortlægning af unges hverdagsgeografier i Aalborg Øst"

Anne-Marie Sanvig Knudsen, Ph.D.-studerende, Center for Strategisk Byforskning, Aalborg Universitet

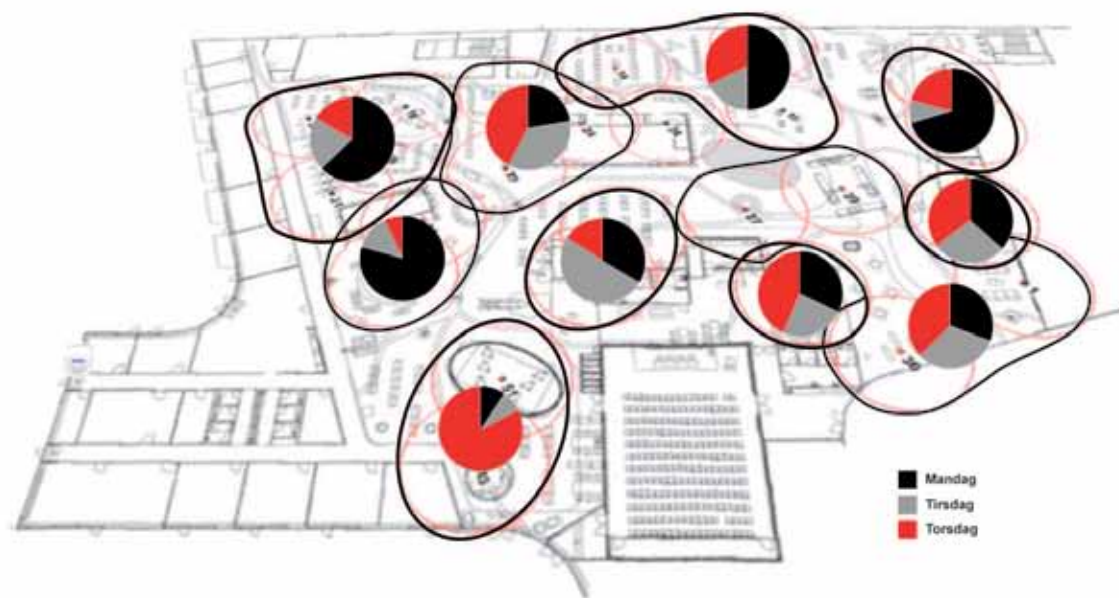
”Man kan bruge det til mange ting. Det er jo input til bedre trafikplanlægning. Hvor kører cyklisterne fra, hvor hurtigt kører de etc.”

Som ansvarlig for kommunens internetbaseret cykelruteplanlægger, samarbejder Emil Tin dagligt med OpenStreetMap og dets 500.000 brugere. Konstant informerer og opdaterer brugerne det globale, open-source kort - om de er på gåben, cykel, i bil eller på sofaen. Kommunens ruteplanlægger, I Bike Cph, bliver dermed udviklet løbende, og to medarbejdere kvalitetsikrer dataene inden de plottes ind. Ambitionen er at skabe et kort, der kan lave ruter for byens forskellige cyklister - familiefaren med ungerne på ladet, den forsigtige pensionist på elcykel og det grønne bud i overhalingsbanen. På den måde arbejder dataene og skaber nye redskaber for borgerne.

For hver dag der går skaber, registrerer og lagrer vi flere og flere data om vores adfærd.


I Bike Cph er bare ét eksempel på, hvordan GPS-tracking af mennesker kan bruges fornuftigt, så det skaber værdi og nye muligheder. I fremtiden integreres metoden sandsynligvis endnu mere målrettet i byens planlægning, så bevægelse bliver mere fremkommelig, belastede områder aflastes og adskilte områder forbindes. ■

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



BYEN KAN LYDE AF ANDET END STØJ – valget er vores

Motorring 3 er en bymotorvej, som stort set udelukkende gennemløber boligområder. Der har i vid udstrækning været fokuseret på trafikstøjen. Motorvejens naboer har bla. været med til vælge beplantning på deres side af støjafskærmningen. Reference: ÅF-Hansen & Henneberg. Foto: Martin Kristiansen



Støj er i stigende fokus. Ikke kun ved det enkelte byggeri, men også i planlæggerregi. Det er dog de færreste, der tænker støjproblemer ind fra starten i projekteringen, hvilket ellers vil være langt det mest effektive. Og det er de færreste, der italesætter problemet som det, det retteligt er: Et spørgsmål om design af lyd miljøer.

Af Mads Bolberg

Lyddesign frem for støjreduktion

Et godt lyd miljø er så centralt for vores velvære, at dets tilstedeværelse ofte er usynlig – eller rettere sagt uhørlig - for os. Ofte lægger vi kun mærke til lyd miljøet, når det ikke er godt. Enten på grund af dårlige akustiske forhold eller uønskede lyde, dvs. støj.

Vi kan designe det gode lyd miljø, så det understøtter den ønskede funktion af en given plads, vej eller boligområde. Det kan vi gøre gennem valg af byggematerialer, vejbelægninger og placering af bygninger i forhold til trafikårer.

Langt det bedste resultat opnås, hvis lydforhold tænkes ind fra starten i projekteringen af byrum og boliger. Hvis lyd miljøet først overvejes i det færdiganlagte område, når det er blevet til et støj miljø, udgør det et problem, som er besværligt at løse. Dertil gør lappeløsningerne det ofte nødvendigt at gå på kompromis med den oprindelige designidé, før lyd miljøet er til at leve med.

Når lyd miljøet derimod indgår som en del af den oprindelige projektering, er det muligt at bevæge sig væk fra "til at leve med"-løsninger og henimod design af et lyd miljø, som aktivt og konstruktivt understøtter den overordnede designidé for byggeriet eller byrummet. Med andre ord: Det er mit ønske at nå til det punkt, hvor lyd design falder os lige så naturligt som lyd design, når vi arbejder med byrum.

I det følgende vil jeg behandle to forskellige scenarier:

- Støjreduktion - når skaden er sket
- Lyddesign - ved anlæg af nye byrum

Før jeg kan komme nærmere ind på de to scenarier, vil jeg se på, hvad vi får med EU-støj kortlægningerne. Arbejdet med disse støj kortlægninger er netop afsluttet i de kommuner, som er bundet af EU-direktivet om støj kortlægning. Sammen med en gennemarbejdet støj handlingsplan er støj kortlægningerne et stærkt udgangspunkt for det arbejde, der ligger i begge scenarier – både støjreduktion og lyd design. Men det kræver, at støj kortlægningerne ikke bare udføres på automatpilot og henlægges som hyldepublikationer til ære for EU. Lad os i stedet bruge kortlægningerne aktivt i vores arbejde med lyd miljøerne.

EU-støj kortlægninger

Et støj kort viser, hvordan støjen fra en vej, jernbane eller en fabrik udbreder sig over et område. Kortene laves ved at udarbejde en 3D-model, som indeholder veje, grønne områder, bygninger, skærme m.m.. I modellen indsættes de mest dominerende støj kilder, hvorefter støjen beregnes. Derved bliver der taget hensyn til vind, vejr, skiftende årstider og kildernes driftsforhold på forskellige tider af døgnet.

Målet med EU-støjkortlægningerne, som skal opdateres hvert 5. år, er at få et samlet overblik over omfanget af støjpåvirkede personer i EU. Alt i alt er kortlægningerne et kærkomment initiativ, der er resultat af det stigende fokus på problemer med støj. Den første kortlægning blev lavet 2007, og i juni 2012 skal anden omgang ligge klar. Kortlægningerne, som dels består af støjende virksomheder, Vejdirektoratet, Banedanmark og en række kommuner, skal året efter kortlægningen følge op med en støjhandlingsplan.

Støjhandlingsplaner er et vigtigt redskab for et vellykket arbejde med byrumsudvikling, trafikplanlægning og miljøplaner. Det er derfor vigtigt, at kortlægningerne ikke kun udføres af de kommuner, der er lovmæssigt bundet til at udføre dem. Men hvis redskabet for alvor skal blive effektivt, er det helt centralt, at vi ikke fortsætter den uheldige tendens til udelukkende at fokusere på støj og støjbe- grænsning. I stedet bør vi lægge vægt på lyd og design af lyd miljøer og derved anskue udfordringen i et bredere, mere konstruktivt og mere retvisende perspektiv.

Støjreduktion – når skaden er sket

Trafik er den største og mest dominerende støj kilde i det offentlige rum. Trafikstøj, som både dækker støj fra vej-, tog-, færge- og flytrafik, er et gammelt kendt problem, som først de seneste år har fået sit

fortjente fokus – bl.a. i form af EU-støjkortlægningerne. Derfor har vi i mange byer den dårlige kombination af tungt trafikerede vej og boliger. Disse boliger og ofte også deres tilhørende udeområder er selv sagt tungt belastede af trafikstøjen.

Når man angriber et støjproblem, skal det indledende fokus ligge på støj kilden. Er støj kilden en vej, kan vi dæmpe den på fire måder:

- støjreducerende asfalt
- støjafskærmning ved kilden
- manipulation af trafikintensitet og fordeling over døgnet
- støjreducerende tiltag ved modtageren

Støjreducerende asfalt

Støjreducerende asfalt kan altid anbefales, da den akustisk set ikke har nogle svage punkter. I modsætning til afskærmninger vil støjreducerende asfalt alene dæmpe støjen og ikke introducere uheldige refleksioner el. lign., som kan øge støjen i nogle områder. Dog medfører støjreducerende asfalt øgede omkostninger til vedligeholdelse, bl.a. fordi disse asfaltstyper er dyrere i drift og vedligeholdelse end konventionel asfaltbeton.

Støjafskærmning

Støjafskærmning skal placeres så tæt som muligt på vejen. Men selv ved en korrekt placering af støjafskærmning, kan afskærmningen have en



Aalborg Havnefront. Området ved Havnehuset, der ses i billedets forgrund, har et komplekst og sammensat lydmiljø givet af placeringen tæt ved industri, havn og vej. Reference: ÅF-Hansen & Henneberg. Foto: Martin Kristiansen.



Aalborg Havnefront. Vejens forløb er ændret, så der nu er anlagt en bred midterrabat og cykelstier i begge retninger. Den lavere fart, som det ændrede vejforløb har medført, gør at pladsen ud til vejen er mindre udsat for trafikstøj. Reference: ÅF-Hansen & Henneberg. Foto: Martin Kristiansen.

ringe effekt – f.eks. ved alléer med store træer, som reflekterer lyden ned bag afskærmningen og "City-Canyens", dvs. veje med tæt og høj bebyggelse på begge sider af vejen.

Ved nybyggerier tæt ved trafikerede veje er støjvolden ofte populære som afskærmning. Når der bygges nyt, ender bygherren ofte med en del overskydende jord, som praktisk kan placeres mellem bygningerne og vejen. Støjvolden har to egenskaber, som også gør den til attraktiv løsning for akustikere: Voldens størrelse i sig selv sikrer en hvis afstand mellem vej og bygninger. Og så har den jord, som volden bliver lavet af, gode lydabsorberende egenskaber. Præcist dette punkt gør ofte en vold mere attraktiv end en skærm, da en skærm almindeligvis vil reflektere støjen og øge støjniveauet på modsatte side af vejen.

Det fortrækkes ofte at lave vejskærme i glas, så beboere tæt ved ikke mister deres sollys. Placeres der reflekterende skærme eksempelvis i glas på begge sider ad vejen, vil effekten af dem blive reduceret yderligere. Skærme kan dog laves absorberende, men i forhold til en vold kræver disse skærme mere vedligeholdelse.

Manipulation af trafikidentitet

Ved at omdirigere bilerne til andre veje kan problemet på en specifik vej mindskes. Trafikbelastningen på de veje, hvor bilerne bliver ledt hen, vil selv sagt blive forøget, så det er vigtigt at overveje konsekvenserne af dette træk grundigt. Alternativt kan hastigheden sænkes. En lavere

hastighedsgrænse klare det dog ikke alene og det er afgørende at omlægge vejens forløb. Bump er også en mulighed, men de kan være støjkilder i sig selv, pga. af bilernes op- og nedbremsning.

Når trafikstøjbelastning beregnes gives der tillæg for aften- og natperioderne, hvilket bunder i, at det er her, vi er mest støjfølsomme. Disse tidspunkter er tit udslagsgivende for om miljøstyrelsens vejledende grænseværdier er overskredet. En mulighed kan derfor være at forsøge at påvirke disse tidspunkter alene, hvor der ofte er mindre trafik, men derimod langt større hastigheder.

Dæmpning ved modtageren

Når kilden er dæmpet så meget som muligt, er akustikerens næste skridt at se på dæmpning ved modtageren (de støjpåvirkede boliger e.a.). En afskærmning kan igen være meget effektiv tæt ved modtageren, men hvis støjen fra trafik skal dæmpes ved et etagebyggeri, kan den eneste løsning være at øge dæmpningen i facaden og igennem vinduer. Lydglas har længe været på markedet, men desværre løser det kun en del af problemet, da det bliver ubetydeligt, når vinduet åbnes. Der findes en række intelligente løsninger, som f.eks. russervinduer, som også løser denne problematik. Vi har dog endnu ikke kataloger med disse løsninger.

Alle de nævnte indsatser kan for så vidt være udmærkede. De kan gøre en klar forskel i forhold til bare at lade stå til og ikke at gøre noget ved eksisterende støjproblemer. Men hvis trafikplan-

læggere, landskabsarkitekter, byplanlæggere og beslutningstagernes øjne åbnes for, hvor vigtigt lydmiljøet er for boligområder, byrum og åndehuller i by og land, åbnes også muligheden for at gå et skridt videre: I stedet for at støjkortlægge et område bør det lydkortlægges. Hvis fokus ikke blot er på at fjerne uønsket støj, men i stedet på at skabe et attraktivt lydmiljø, kan vi tilgå byens rum helt anderledes end i dag. Ved at fremhæve udvalgte lyde og dæmpe de uønskede kan boligområdets, byrummets eller åndehullets ønskede udtryk blive understreget.

Derved er vi fremme ved artiklens overordnede sigte – at identificere områdets tiltænkte funktion og det lydmiljø, der bedst understøtter funktionen.

Lyddesign – ved anlæg af nye byrum

Når vi skal ud at rejse, kan vi på nettet finde billeder af rejsedestinationen, inden vi booker ferien. Skal vi flytte, tjekker de fleste af os billeder af boligen eller firmalokalerne, før vi tager ud fysisk og oplever stedet. Og når vi bygger nyt, kan arkitekterne visualisere byggeriet, inden vi godkender projektet.

Hovedvægten er lagt på, hvordan områderne ser ud. Men fortæller billedet af hotellet med havudsigt, at der på strandpromenaden er et udendørs diskotek, der har åbent til kl. 4 om morgenen?

Som akustiker mener jeg selv sagt, at det er vigtigt at slå fast, at byrum ikke alene er en visuel oplevelse – også lydmiljøet i et byrum skal un-

derstøtte byrummets tiltænkte funktion. Ellers vil byrummet aldrig komme til at fungere optimalt. Lydsiden til det man ser hører simpelthen med til oplevelsen og påvirker, hvordan vi kommer til at benytte os af byrummet.

Lad mig komme med et simpelt eksempel:

I et eksisterende lejlighedsbyggeri tilbygges der altaner på lejligheder. Arkitektens visualisering viser, hvordan folk læner sig op ad rækværket og ser udover landskabet, beboere der sidder og

spiser osv.. Men da altanerne er realiseret, gør den tungt trafikerende vej uden for altanerne, at de aldrig bliver brugt efter intentionen, da beboerne ikke vil kunne føre en almindelig samtale eller nyde deres mad på altanen pga. af trafikstøjen.

Man kan forestille sig masser af lignende eksempler. Pointen er, at udendørsarealets tiltænkte funktion kun kan realiseres, hvis det hænger sammen med lydmiljøet.

Dette punkt har Oslo Kommune taget seriøst, hvorfor de netop nu arbejder på at få kortlagt kvaliteten af lydmiljøet i deres parker. Kommunen indførte i forbindelse med den første EU støjkortlægning en målsætning om at borgerne i Oslo ikke må have længere end 10 minutters gang til det nærmeste stille område. Kortlægningen af

Støjkort fra EU-støjkortlægning i 2007. Støjkortet viser beregning af støjniveauer midlet over dagen og året, og inkluderer metrologiske indflydelser. Reference: ÅF-Hansen & Henneberg.



lydkvaliteten er en erkendelse af, at et behageligt akustisk miljø ikke opnås alene med lave trafikstøjniveauer. I parker er kvaliteten i høj grad påvirket af mængde af naturlyde såsom fuglekvidder. Med en kortlægning af lydmiljøerne er Oslo klar til at planlægge parkernes visuelle udtryk med fokus på lyddesign.

Et unikt eksempel på lyddesign af byrum findes i Rotterdam, hvor man i samspil med lysætninger ændrede udtrykket af pladsen Schouwburgplein, for at give den mere liv. Ved hjælp af skiftende belægningsarter er det lykkedes at have skiftende lydmiljøer, når man bevæger sig henover pladsen.

Rekreative områder og pulserende byliv

Lidt forenklet kan arbejdet med udendørs lyddesign deles op i to: afslappende områder og energirige områder.

De afslappende områder er rekreative områder. Parker, åndehuller ved havnemiljøer, rolige pladser og torve osv.. Områderne indbyder os til at slå os ned, lade tankerne vandre og få pulsen i bund. For at sikre at disse områder bliver brugt efter hensigten er det nødvendigt at betragte de omgivende støjkluster, såsom biler på veje og P-pladser, skibene i havnen samt støjen fra nærtliggende butikker og andre mennesker.

Det kan vi opnå med en afskærmning, som dog kan komme i konflikt med mange landskabsarkitekters ønsker om, at afslapningen skal faciliteres af åbenhed og store åbne rum. Netop derfor skal vi udforme pladsen med tanke på lydmiljøet, så indretningen i sig selv benyttes til at etablere åndehullerne vha. dens naturlige lydafsøkkende egenskaber. Det gælder både udnyttelse af plad-

sens niveauforskelle og placering af f.eks. bænk og plantekasser. Altså er det nødvendigt med et samspil mellem planlæggere, landskabsarkitekter og akustikere for at få områderne til at fungere både visuelt og akustisk.

Energirige områder er områder, hvor bylivet er i højsædet. Det er her, man mærker byens puls og det sus det giver, at have mange mennesker og leben omkring sig. Det kan være gågader, pladser, torvehaller o. lign. Akustik i den type områder handler hovedsageligt om én ting: at fremtøne den "rigtige" støj. Det realiseres ved at nedtone, den unødvendige støj, som kan overdøve den lyd, vi ønsker (igen falder tankerne på trafikstøjen, som ikke indbyder til leben), men det er lige så vigtigt at skabe en diffust lydfelt på stederne til at sikre, at lyden - "den rigtige støj" - spredes og omkredser de nødvendige zoner.

Et eksempel på steder, hvor lydmiljø og funktion hænger sammen, er Torvehallerne KBH. Hallerne består i store dele af glas og har kun lidt akustisk dæmpning. Det har resulteret i rum, som runger af snak fra handlende, og dette er netop de besøgendes forventning. Som akustiker kunne jeg være fristet til at anbefale mere dæmpning for at fremme taleforståelsen, men det er min klare mening, at hallerne derved ville miste en del af deres stærke identitet. Hallernes tillukkede facader har desuden løst problemet med trafikstøj, således at det ikke er den, som dominerer lydbilledet.

Et andet godt eksempel er Sønder Boulevard på Vesterbro i København, hvor vejenes forløb er ændret, så hastigheden er faldet markant og

midtterrabbatten er udvidet og udnyttet til at etablere en stribe åndehuller, legepladser mv..

Lydkortlægning

Arbejdet med lydkortlægning kan skitseres som følgende:

Når lydmiljøet bliver en del af målet for et byrum, er det vigtigt først at fastsætte rummets funktioner. Derved kan støjkluster sorteres fra de lyde, der skal understøttes. Det er vigtigt at have et klart overblik over trafik- og virksomhedsstøj og mulighederne for at påvirke støjen - det er her, støjkortlægningerne især viser deres værd. Siden skal de praktisk mulige ændringer af rummet fastsættes. De kan derefter koordineres med arkitekters og bygherres ideer til byrummets udseende. Siden kan lydmiljøet auraliseres, så det er muligt at få et billede af, hvordan det færdiganlagte rum vil lyde, når det er realiseret.

Der er ikke tale om en let proces, men alternativet er langt mere besværligt. Hvis bygherrer, arkitekter og planlæggere ikke overvejer det lydmiljø, de skaber, når de etablerer nye byrum, kan vi kun sætte vores lid til, at de har heldet med sig. Jeg mener ikke, at det er en forsvarlig tilgang til arbejdet, at nøjes med at krydse fingre for at lydmiljøet i det færdiganlagte rum tilfældigvis understøtter og ikke modarbejder visionerne for projektet. ■

Mads Bolberg er rådgivende ingeniør indenfor akustik og støj hos Niras.

RUHRS INDUSTRIKULTUR

For den ikke-professionelle iagttager betragtes Ruhr-området sjældent som en besøgs værdig destination. Men for en stigende skare af planlæggere, kommunalpolitikere, kulturmedarbejdere og andre der beskæftiger sig med byomdannelse, er Ruhr forbundet med en visionær tilgang til kulturelt ledet byudvikling. Netværk for Yngre Planlæggere sendte i september en delegation til Ruhr.

*Af Lars Lyndorff Krelskov og
Christopher Vittrup Andersen*



Baggrund

Ruhr-området ligger i den tyske delstat Nordrhein-Westfalen. Området er ikke selv en administrativ enhed, men består af en række byer, som af historiske grunde er blevet til én region. Fra 1850'erne og frem udviklede Ruhr sig til den tungeste industriregion i Europa. Byerne gled umærkeligt over i hinanden i et særpræget landskab domineret af kulminer, jernværker, gastanke og fabrikker.

Tidligere var området kendt som de tusind flammers land, opkaldt efter lysene fra de mange højovne, der døgnet rundt producerede stål. Et andet af Ruhr-områdets kaldenavne er Kohlenpott, som slet og ret betyder kulmine.

Området oplevede allerede fra slutningen af 60'erne en nedgang, i industriproduktionen. Nedgangen i kulminedriften skyldes ikke mangel på kul i undergrunden, hvor der anslået var til mindst 200 år mere, men derimod at det var for dyrt at hente det op. Kulproduktionen opretholdes fortsat i 3-4 kulminer med massiv statsstøtte, men forventes at ophøre når støtten stopper i 2018.

Stålproduktionen har ligeledes oplevet en væsentlig nedgang især som resultat af konkurrencen fra Kina. Her har man alene mistet over 250.000 arbejdspladser. Duisburg er dog stadigvæk en af verdens vigtigste stålbyer, men produktionen er fuldt automatiseret, og det kræver kun en lille arbejdsstyrke.

Disse strukturelle ændringer betød, at der i slut 80'erne var stor arbejdsløshed, massive miljøproblemer, og at området led under et image som trist og gråt.

Der var derfor behov for nytænkning.

Projektet som planlægningsstrategi

Det vigtigste redskab i områdets transformation var grundlæggelsen af Internationale Bauausstellung (IBA) Emscher Park i 1989. Udstillingen løb over 10 år, og det var første gang en bygningsudstilling havde fokus på landskabsplanlægning og landskabsarkitektur. Administrativt var IBA under delstaten, men fungerede som et selvstændigt sekretariat. Den lokale forankring blev blandt andet sikret ved, at alle kommuner dels skulle vedtage projekterne og dels skulle bidrage til finansieringen.

Som planlægningsstrategi er IBA interessant, fordi den startede med at rejse spørgsmålet, hvad er en bæredygtig urban udvikling i en region, defineret af tung industri, og hvilke fælles referencer, kan der skabes. I starten af 90'erne var det en udbredt opfattelse, at de mange funktionstømte områder og industribygninger burde jævnes med jorden. Håbet var, at så var



der måske dukket en ny stor virksomhed op, der kunne skabe nye arbejdspladser. Der blev ikke udformet en helhedsplan, før de gik i gang. Gennem konkurrencer kom de mange projekter tilsammen til at udgøre svaret på spørgsmålene og dermed strategien.

IBA-projekterne kan deles op i kategorierne:

- Omdannelsen af Emscher-flodsystemet, som var et åbent spildevandsteknisk anlæg. Gennem kloakering af og oprensning af spildevandet er det blevet muligt at frilægge 80 km åbne kanaler
- Emscher landskabspark, hvor første fase var etableringen af en grøn korridor langs 17 byer, og anden fase bestod af det, som kan kaldes "industrial forrest", hvor der etableres skov for at oprense forurening og samtidig give rekreativ værdi
- Arbeiten im Park og Wohnen im Park, som var overskrifterne for en række projekter, der dels havde til formål at omdanne erhvervsområder til nye typer erhverv og til nye boligområder

- Sociale initiativer, uddannelse og opkvalificering
- Satsning på industrikultur, dels i form af omdannelse af industribygninger til kulturelle formål, dels til etablering af nye sites så som parker på industriområder og udvigningsposter på f.eks. slaggebjergene

Samlet set kostede IBA 2,5 mia. euro. Heraf var 2/3 offentlige midler herunder EU-fonde og 1/3 private investeringer. Omdannelsen af de mange gamle industriområder har kun været mulig på grund af en massiv offentlig indsat blandt andet i form af offentlige ejendomsfonde, som stod for opkøb, oprensning og udvikling af områderne.

I år 2000 opstod ideen om at præsentere Ruhr-distriktet som samlet europæisk byregion med kultur som bærende kraft. 53 byer i Ruhr-distriktet, med Essen i spidsen, søgte derfor sammen om at blive Europæisk Kulturbym 2010. Mottoet for Kulturbymåret var Forandring igennem kultur – kultur som nøgle til forandring. Der blev gennemført 300 projekter i kulturbymåret.

Hvor IBA var en fysisk byudviklingskatalysator, blev kulturbymåret brugt som et strategisk instrument til at fremme regional kultur og økonomi.

Industrikulturruten

På vores tur besøgte vi en række af IBA-projekterne, som ligger langs industrikulturruten. Ruten fører én igennem det industrielle kulturlandskab, og er bundet sammen af et velorganiseret stisystem. Tematisk er der en sammenhæng i form af industrikultur, og praktisk formidles denne sammenhæng på letforståelig vis gennem omfattende skiltning. Dette er vigtigt for oplevelsen af området som en helhed.

I Essen ligger Zeche Zollverein, som ved sin lukning i 1986 var verdens største kulmine. Samtidig er den også blevet kaldt verdens smukkeste kulmine, og minen er både fredet og optaget på UNESCOs liste over verdenskulturarv. Det karakteristiske minetårn, opført i nyfunktionalistisk, Bauhaus-inspireret stil, er i dag et af de vigtigste varemærker for industrikulturen i Ruhr. Under IBA blev Zollverein omdannet til centrum for kunst, kultur og design og huser flere museer.

I Bochum besøgte vi Westpark, som er et 75 ha stort parkområde med udstillings-, teater- og eventfaciliteter indrettet i det gamle stålværks bygninger, Jahrhunderthalle. Området binder byens centrum sammen med den vestlige del via en nyopført højbro for fodgængere og cyklister.

Gasometer i Oberhausen byder på en fantastisk panoramaudsigt over Ruhr-området. Den 117 m høje gastank rummer i dag kunststillinger og koncerter.

Landskabsparken Duisburg Nord er et af de steder, som bystyret ville jævne med jorden, da stålproduktionen stoppede. I dag er hele det gamle stålværk omdannet til en landskabspark, hvor den rå æstetik fra rustne rør og højovne får lov til at udfolde sig i skøn forening med vild beplantning. På sin vis en kontrast til det mere museumsagtige Zollverein.

Schurenbachhalde er et 50 meter højt slaggebjerg, dannet af restprodukter fra smeltningprocesser i industrien. I 90'erne blev slaggebjergget omdannet til rekreative formål. Skråningerne er blevet

beplantet med træer, og hhv. en cykelsti og en trappe fører op til toppen, hvor der står en 15m høj stålskulptur af Richard Serra.

Inderhavnen i Duisburg er den største i Europa. Arkitekten Norman Foster har stået for udarbejdelsen af masterplanen, som har dannet grundlag for områdets omdannelse. Der er sket en fortætning af havnefronten med kontorerhverv på den ene side, hvor blandt andet delstaten NRW's administration er rykket ind, og blandet bolig og forlystelseserhverv på den anden side.

Betragtninger

Projekterne, vi besøgte på vores tur, var i høj grad flagskibene i Ruhr-områdets transformation, og betegnes også som ankerpunkter på industrikulturruten. Med undtagelse af inderhavnen i Duisburg havde de alle en mere monumental karakter, og deres sammenhæng med byområderne omkring var derfor ikke helt tydelig. Men fælles for dem alle er, at de bidrager til at nedbryde de fysiske barrierer, som de store, lukkede områder før har udgjort, og åbner dem op for byen til rekreative og kulturelle formål. Samtidig

bliver projekterne spydspids i en mental omdannelse snarere end egentlige vækstgeneratorer. En række andre projekter under IBA har dog været mere tunet i den retning.

Med den kommende letbane langs Ring 3, lige uden for Københavns kommunegrænse, vil der frem mod 2020 blive skabt udviklingsmuligheder i en række af efterkrigstidens erhvervsområder, som samlet set udgør et areal større end Nordhavnen, Ørestad og Carlsberg tilsammen. Vi vil nedenfor perspektivere nogle af erfaringerne fra Ruhr i lyset heraf. Den ene del knytter sig an til fortællingen om fortiden, og den anden del om, hvordan fremtidens fortællinger skabes.

Det vigtigste resultat af de mange projekter i Ruhr er nok, at det er lykkedes at skabe en stolthed over industrikulturarven og en bredere accept af de arkitektoniske kvaliteter, som industribygninger kan besidde. Bevarelse af gamle bygninger er ikke ensbetydende med omdannelse til et frilandsmuseum. Men især på et overordnet plan kan der hentes inspiration. Fortællingen om forstaden er tæt knyttet til oplomstringen af de pågældende



erhvervsområder og tilhørende boligområder. Der arbejdes mest med disse fortællinger ved festlige lejligheder så som Golden Days og Bygningskulturens Dag, men en mere systematisk og regional fokusering ville måske kunne brede potentialet i de mange fortællinger ud og bidrage til at skabe fælles identitet. Dette kunne f.eks. være ved at sammentænkte cykelruter og historieformidling om forstaden ved at synliggøre den på stedet.

De implicerede kommuner har forskellige tilgange til, hvordan omdannelsesprocessen gribes an. Men en klassisk tilgang ligger lige for: Der udarbejdes en helhedsplan, og på baggrund heraf, vil der opstå grønne, sunde og levende erhvervs kvarterer med egen identitet og med plads til såvel

store videnstunge virksomheder og små kreative iværksættere. Problemet med helhedsplaner er dels, at man antager, at man har den nødvendige viden og evne til at forudsige en vis planlægningsperiode, og dels vil de ofte være præget af de aktuelle trends inden for byudvikling. For tiden er det klima og bæredygtighed, og tidligere har det været sundhed, kultur, kreative erhverv osv. som har været i fokus. Her kunne man med fordel hente inspiration i den tilgang til planlægning, hvor det er projektet, konkurrencen eller bare den

gode ide, som danner planen. Det giver mulighed for at teste, hvad der virker, og hvad der ikke virker, og knytter sig i øvrigt fint an til et andet af tidens buzzwords om brugerinvolverende innovation. Men det indebærer også, at der i perioder skal afgives kontrol. Det kan virke politisk afskrækkende såvel som fagligt afskrækkende for en byplanlægger. ■

Af Lars Lyndorff Krelskov er byplanlægger i Herlev Kommune og Christopher Vittrup Andersen er byplankonsulent, Byrejsen







Handy-Print A/S