

BYPLAN NYT 4

12. årgang · September 2013

TEMA | SMART PLANLÆGNING

Det er klassisk planlægningsarbejde: Det handler om at fremtidssikre investeringerne
- side 7

En by er ikke en maskine
- side 12

Et moderne gadekær, det lange seje træk på havnen eller cykelstier, som vender byen på vrangen?
Hvem skal have Byplanprisen 2013?
- side 18

DANSKE BYERS UDFORDRINGER

3 dage i november – december
For erfarne planlæggere

Tema:
bykvalitet
i dag?

De
politiske
vilkår

De
økonomiske
rammer

De bedste
planer

Følg med på www.byplanlab.dk

Send en mail til db@byplanlab.dk, hvis du ønsker at få programmet tilsendt direkte, så snart det foreligger.

PLANLÆGNING I PRAKSIS

WWW.COK.DK/PLANPRAKSIS

KOMMUNAL PLANPRAKSIS

Kursus for nyuddannede eller nyansatte, som arbejder med kommuneplaner, lokalplaner og administration af planloven.

- Lovgivning og rammevilkår: Planlægning og planadministration
- Kommunal planlægning i praksis
- Samarbejde og samspil: Politik og administration
- Borgerhøring: Dialog og udfordringer
- Tendenser og udfordringer i dansk bypolitik
- På vej mod en innovativ plankultur: Nye kvalitetsstandarder i dansk planlægning.

Hvor og hvornår?

Slagelse den 26.-27. november

Pris

7.500 kr. inkl. overnatning (ekskl. moms)

ENERGIPLANLÆGNING I PRAKSIS

Opbyg et kompetent fagligt grundlag for dit arbejde med den kommunale varmeforsyning i et planstrategisk perspektiv.

- Projektgodkendelse: Lovgivning og praksis
- Bæredygtig byudvikling: Strategisk energiplanlægning i praksis
- Energiforsyning: Et samfundsmæssigt perspektiv.

Hvor og hvornår?

Fyn den 13.-14. november 2013

Pris

7.450 kr. inkl. overnatning (ekskl. moms)

NYHED!

Vil tilbyde også en temadag om energiplanlægning med fokus på nyeste retsafgørelser – for dig, der vil være skarp på procedurer og administrativ praksis. Aarhus den 5. november, 3.350 kr. ekskl. moms.



INDHOLD

TEMA I SMART PLANLÆGNING

Hvordan kan vi bruge den digitale teknologi til at fremme bæredygtig udvikling – ikke kun i de store byer, men også i de mindre byer og i landdistrikterne? Og hvordan kan vi få mere ud af mindre ved at tænke i løsninger på tværs? Det forsøger vi at belyse i dette nummer af Byplan Nyt – og på Byplanmødet på Frederiksberg, den 26. -27. september.

- 7 **Kunsten at flytte folk smartere**
- 10 Inspiration
- 12 Ingen kan lide en by der er for smart
- 14 Som en hel lille by
- 15 Afstanden betyder mindre
- 16 Før opfandt alle den samme dybe tallerken
- 20 Mobil interaktion
- 22 Et landskab af oplevelser

ANDET

- 4 Leder
- 4 Kort nyt
- 6 Kommune nyt
- 18 Byplanprisen 2013
- 23 Plankalenderen

Foto: Ny Weisser Øhlenschläger



BYPLAN NYT nr. 4 / 2013 (12. årgang)

Redaktion
Ellen Højgaard Jensen (ansv.)
NyV. Øhlenschläger

Redaktionsadresse
Dansk Byplanlaboratorium
Nørregade 36
I 165 København K
Tlf.: 33 13 72 81
Mail: nwo@byplanlab.dk
www.byplanlab.dk

Annoncer
nwo@byplanlab.dk,
bestilles senest 1. november
2013

Layout
Alberte Marie Danvig

Forsideillustration
Live MBTA bus speed map,
Bostonography.com ved
Andy Woodruff og
Tim Wallace

Oplag
3975
Tryk
Handy-Print A/S

ISSN
1602-9038

Signerede artikler står for
forfatterens regning,
usignerede for den
ansvarshavende

redaktørs regning.

Byplan Nyt 5-13 udkommer
i december 2013.

Temaet er
Servicetilpasning og lokal-
udvikling i yderkommuner

Leder

Mere for mindre

"Den smarte by" er sat på dagsordenen i mange sammenhænge. I Dansk Byplanlaboratorium vil vi hellere kalde det "smart planlægning", fordi dét der er i spil, berører hele samfundet.

Vi kan forudse, at der bliver mangel på både grundstoffer og energi i fremtiden. Derfor er det smart, hvis vi kan finde nye bud på bæredygtighed, der er mere intelligente end det, vi hidtil har set.

"Det handler om at undersøge, hvad der konkret er behov for og bagefter reagere på det..." Det er Anne Grethe Holmsgaards budskab i dette nummer af Byplan Nyt. Hun har fat i en væsentlig pointe, for informationsteknologien stiller til stadighed ny viden og nye muligheder til rådighed som kan kvalificere planlægningen, så vi får mere for mindre. Det gælder for eksempel, når vi får detaljerede informationer om folks rejsevaner. Her er en bedre kollektiv trafik og mindre trængsel oplagte gevinster. I Byplanlaboratoriet er vi optaget af at finde ud af, hvordan vi bringer ny viden i spil i planlægningen.

Den smarte planlægning samler fagligheder om at udvikle integrerede og kreative løsninger. Men som alt andet, handler også den smarte planlægning om afvejninger og balance. Som Richard Senneth pointerer, så er en by ikke en maskine vi kan optimere. Vi må aldrig glemme, at vi planlægger for mennesker og livskvalitet - det har altid været en kompleks øvelse.

Ressourceknaphed og galoperende teknologisk udvikling øger kompleksiteten. Vi skal planlægge for en virkelighed i hastig forandring og for en fremtid, vi slet ikke har fantasi til at forestille os. Derfor handler smart planlægning også om, hvordan vi tilrettelægger processer og tager ledelse. Planlægningen er mødestedet for politikere, fagfolk, borgere, virksomheder, investorer og produktudviklere, ja, flere end det. Der hviler et tungt ansvar på planlæggerne, som skal orkestrere processerne.

Derfor er 'smart planlægning' et af de områder, som Dansk Byplanlaboratorium har fokus på i de næste 2-3 år.



Maj Green
Formand for Dansk Byplanlaboratorium

"Vi skal planlægge for en fremtid, vi slet ikke har fantasi til at forestille os. Derfor handler det også om, hvordan vi tilrettelægger processer og tager ledelse"

Længe ventet I

I begyndelsen af juli offentliggjorde miljøministeren Forslag til Landsplanredegørelse 2013. Overskriften er "Grøn omstilling - nye muligheder for hele Danmark". Som titlen antyder, kredser redegørelsen om temaerne "vækst", "grøn omstilling" og "udvikling i hele landet". Hvordan det skal foregå i de forskellige områder af landet beskrives i afsnit særskilt for byerne, hovedstadsområdet, landdistrikterne og det åbne land.

Forslag til Landsplanredegørelse 2013 er i høring til den 27. september.

Se mere på www.naturstyrelsen.dk



Længe ventet II

Fingerplan 2013 er nu endelig vedtaget. Planen, der har status af landsplandirektiv, var i høring frem til den 14. juni 2013.

Af nye tiltag kan nævnes at Fingerplanens nuværende grønne kiler udvides og suppleres med grønne bykiler. Det giver mulighed for at lave rekreative anlæg, der samtidig kan fungere som opsamlingsbassiner for regnvand i tilfælde af skybrud. Planen baner også vejen for et nyt, sammenhængende regionalt cykelstinet og mere sammenhængende friluftsområder. Desuden skabes mulighed for en massiv byomdannelse langs Ring 3 og der udlægges areal til en forskerpark ved Risø.

Det sidste er en af de ting, Byplanlaboratoriet kommenterer i sit høringssvar til Fingerplanen. Læs høringssvaret på www.byplanlab.dk.

Se mere om Fingerplan 2013 på www.naturstyrelsen.dk

KORT NYT

Det virker – for den enkelte

Områdebaserede indsatser i de udsatte boligområder virker for den enkelte borger: Flere beboere kommer i arbejde, de er ledige i kortere tid, og beboerne bliver mere tilfredse med at bo i boligområdet. Det er hovedkonklusionen i en ny forskningsrapport fra Kraks Fond Byforskning.

Derimod har områdebaserede indsatser ingen signifikant effekt på selve boligområdet. Der er en tendens til, at indflyttere til udsatte boligområder er mindre beskæftigede og har lavere indkomst, end udflytterne har.

Se mere på www.kraksfondbyforskning.dk



Foto: Willi Hansen

Ny bog: Dialog mellem viden og by

Bogen 'Campusudvikling – Metode og proces' giver med cases fra Danmark og udlandet bud på, hvordan vi skaber gode campus- og læringsmiljøer. Bogen sætter blandt andet fokus på potentialet i dialogen mellem vidensinstitutioner, by og erhverv for at skabe bedre og mere sammenhængende bymiljøer.

Bygningsstyrelsen og Styrelsen for Uddannelser og Internationalisering står bag bogen.

Se mere på www.bygst.dk



Ny bog: Superhelte kommer til byen

Bogen 'Bliv din bys superhelt' stiller skarpt på, hvad det kræver af personlige kompetencer og mindset hos de personer, der arbejder med byens udvikling. Hvad der skal til for at gøre en forskel og få sat gang i de innovative processer i byen. Bogen er let læst og fungerer som håndbog med små øvelser og inspiration.

Se mere på www.byenshelte.dk



Bæredygtig eller ECO?

Et forskersteam fra Københavns Universitet skal undersøge, hvad Danmark kan lære af kinesiske ECO cities. En ECO city er en by, der fra starten er designet under hensyntagen til miljøet.

De danske forskere skal blandt andet sammenligne ECO byerne med danske byer. Målet er at få udbredt udenlandske erfaringer og viden til de danske aktører, som arbejder med bæredygtig udvikling af byer. Projektet forventes også at give værdifuld viden om vilkår og muligheder for markedsføring af danske produkter og metoder på det kinesiske marked.

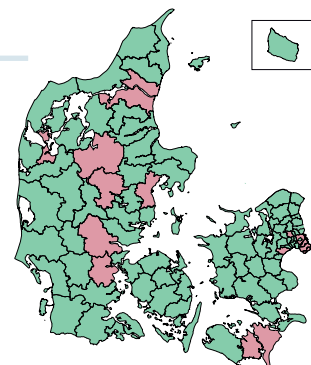
Projektet har især fokus på bydesign, herunder håndteringen af byens vandressource og grøn infrastruktur.

Dansk Byplanlaboratorium sidder med i følgegruppen for projektet.



Illustration: Sino-Singapore Tianjin Eco-city Development and Investment

KOMMUNE NYT



Fremtidens almene bolig

Kolding og Aarhus Kommuner lægger grund til en arkitektkonkurrence, der skal nytænke den almene bolig. Ambitionen er at få udviklet visionære og bæredygtige boliger, der også understøtter nye fællesskaber og bidrager til lokalområdet. Konkurrencen kan forhåbentlig give visionære bud på, hvordan en stærk, dansk arkitektonisk tradition for gode, attraktive lejeboliger kan bæres ind i det 21. århundrede.

De to byggeopgaver indeholder væsensforskellige udfordringer. I Seest ved Kolding skal der opføres et tæt-lavt byggeri i et eksisterende byområde, mens der i Aarhus skal opføres et etagebyggeri i et nyt udviklingsområde ved landsbyen Lisbjerg

Konkurrencen er udskrevet af Ministeriet for By, bolig og landdistrikter, Kolding og Aarhus Kommuner, de to boligforeninger samt Akademisk Arkitektforening.

Se mere på www.fbab.dk

Kæmpe storbypark

Naturområderne på Amager bliver forenet og udviklet som en naturpark. Det sker i et samarbejde mellem Miljøministeriet, By & Havn samt København, Tårnby og Dragør kommuner.

Naturpark Amager vil omfatte Kalvebod og Amager Fælled, Kongelunden og kysten fra Kongelunden til Dragør. I alt bliver parken på 3.000 hektar, og bliver dermed en af verdens største storbyparker. Til sammenligning er Dyrehaven godt 1.000 hektar og Central Park i New York 350 hektar.

Fremadrettet vil alle arealerne blive udviklet i fællesskab for at sikre naturens udvikling og skabe nye rum for friluftsliv. Som noget af det første vil partnerne koordinere de trafikale forhold, så turister og borgere får lettere vej igennem parken. F.eks. bliver der etableret en cykelsupersti i den nordlige del af naturparken.

Se mere på www.naturstyrelsen.dk



Amager fælled. Foto: Wikimedia Commons

Stor pris til Klimaplan

Københavns Kommunes Klimatilpasningsplan har vundet den prestigefulde Index Award: Design to improve life. Index Award er verdens største designpris og Klimatilpasningsplanen vandt de 100.000 Euro i kategorien "Community". Blandt argumenterne for tildelingen lød det, at planen skaber rammer for udviklingen af en lang række bæredygtige løsninger i årene fremover. Den løser ikke kun klimaproblemer, men gør også løsningerne til en fordel for byen, dens borgere og erhvervsliv.

Se mere på www.designtoimprovelife.dk

Oddesund Oplevelser på vej

Struer Kommune har i tæt samarbejde med lokale kræfter sat sig for at skabe en samlet plan for området omkring Oddesund, der rummer en mangfoldighed af naturoplevelser og kulturhistoriske lag.

Helhedsplanen rummer et robust arkitektonisk hovedgreb, der styrker og formidler stedets særlige karakter og natur. Projektet udlægger et varieret stinet i området, hvortil knytter sig en række knudepunkter for forskellige friluftaktiviteter.

Syv forstadsidéer

Syv kommuner skal nu arbejde videre med idéerne til, hvordan et af kommunens forstadsområder kan fornyes. Ideerne skal videreudvikles til innovative eksempler på, hvordan en bæredygtig fornyelse af forstædernes byområder i Danmark kan kickstartes.

De syv kommuner er: Viborg, Silkeborg, Aalborg, Greve, Guldborgsund, Ballerup og Vejle. Fælles for projekterne er, at de arbejder med fortætning, nye forbindelser og nyt liv i forstadens byrum.

Projekterne bliver udviklet i et samarbejde mellem kommuner, grundejere og investorer.

Projekterne er en del af Realdanias initiativ "Kickstart forstaden version 2.0".

Se mere på www.forstaden.dk



Forstadsudvikling i Vejle. Illustration: Transform/SLA



Det skal være let at skifte mellem de forskellige bæredygtige transportformer. Foto: David Bjergsø, Gitte C Fotografi.

Danskerne er et mobilt folkefærd: 40 procent af os arbejder uden for vores hjemkommune – og tendensen er, at vi får længere og længere på job. Det er med til at holde liv i yderområderne, men transporten udgør også et stigende miljøproblem. Der er med andre ord brug for at se nærmere på:

Kunsten at flytte folk smartere

Af journalist Ulf Joel Jensen

Fire ud af ti danskere arbejder i en anden kommune end den de bor i. Det gør os til et decideret pendlende folkefærd; i 2012 havde gennemsnitsdanskere ifølge Danmarks Statistik således lige under 20 kilometers transport til arbejde.

Og tendensen er stigende; flere og flere kører længere og længere for at komme på arbejde og hjem igen. Derfor er det særdeles relevant at se på, hvordan man kan påvirke borgernes og medarbejderens måde at pendle på, og et af redskaberne hedder mobility management.

”Mobility management handler om bæredygtige transportløsninger i byerne, mellem byerne og mellem by og land. Det handler om, at vi skal understøtte mobiliteten og fleksibiliteten – men på en bæredygtig måde. Og det gør man bedst med en kombination af planlægning og adfærdspåvirkning, som er selve essensen i mobility management”,

forklarer Anne Grete Holmsgaard, direktør i Biorefining Alliance og formand for Gate 21.

Nye og blivende bevægelsesmønstre

Eftersom størstedelen af arbejdspladserne er koncentreret i og omkring byerne, kan mobility management være et væsentligt indsatsområde i bestræbelserne på at holde liv i landzonerne: Folk fra landet skal ofte

flytte sig langt for at komme på job, og for at sikre en bæredygtig udvikling og undgå trængsel og lokal forurening, er det nødvendigt med både god planlægning og holdningsændringer.

”Derfor er der i mobility management-projekter ofte i meget høj grad fokus på inddragelse af brugergrupper osv. Håbet er at skabe nye bevægelsesmønstre, som er smartere for den enkelte – og derfor en blivende ændring”, forklarer Anne Grete Holmsgaard, som via sit engagement i Gate 21 har konkret erfaring med begrebet. Hun fortsætter:

”Langt hen ad vejen er det klassisk planlægningsarbejde. Det drejer sig om at skabe grundlag for en bedre infrastruktur ved at inddrage ny teknologi, indsamle data og bringe disse data til anvendelse. Mobility management handler også om at fremtidssikre investeringerne i infrastrukturen ved at forsøge at tage højde for fremtidens behov”.

Danmark – en mobil nation

40 % af den arbejdende befolkning arbejder uden for hjemkommunen. I 2012 havde gennemsnitsdanskere 19,8 km. på arbejde mod 19,7 km i 2011 og 17,1 km i 2003. Generelt pendler man længere til job øst for Storebælt – til gengæld er stigningen i pendlerafstande pt. størst i Vestjylland og Syddanmark. Kilde: Danmarks Statistik

En solid forankring i virkeligheden

Gate 21 er en paraply over en række forskellige offentlig-private samarbejder. Et af disse er Formel M, der består af 24 lokalt forankrede delprojekter, der alle sigter mod en bæredygtig transportadfærd gennem mobilitetsplanlægning.

”Konkret består Formel M af mange forskellige initiativer, som hver især har fokus på en lokalt forankret udfordring. Det er måden, vi arbejder på i Gate 21: Hvis det enkelte projekt skal ændre virkeligheden og ikke bare være et fint papirprojekt, så skal det være solidt forankret, have opbakning i kommunalbestyrelsen og derfor meget målrettet tage udgangspunkt i borgernes behov”, siger Anne Grethe Holmsgaard.

Med det udgangspunkt handler det om at skabe nære og resultatorienterede samarbejder med virksomhederne, fortæller hun videre – og nævner et forsøgsprojekt i Herlev Kommune, hvor man har stillet elcykler gratis til rådighed i en periode. Med det resultat, at fire ud af fem deltagere efterfølgende selv investerede i en elcykel. Projektet er siden blevet kopieret af Herlev Hospital, som håber på lignende positive resultater.

”Et andet eksempel kunne være at etablere et tættere samarbejde med transportudbydere – fx har Ballerup Kommune i regi af Formel M fået omlagt busplanerne. Det kan synes som en lille detalje, men det har meget stor effekt på mobilitetsmønstrene, fordi de nye planer gør det muligt for mange flere at tage offentlig transport i stedet for bilen. Det handler om at undersøge, hvad de konkrete behov er – og derefter reagere på det”.

Nye teknologier i brug

Det skal være simpelt og fristende at vælge den bæredygtige transport frem for bilismen. Så enkel er grundtanken bag al bæredygtig mobilitetsplan-

lægning – men vejene til målet kan være mange og forskellige. Fælles er, forklarer Anne Grete Holmsgaard, at de ofte involverer forhandlinger mellem kommunen og mange forskellige virksomheder.

”Det skal være enkelt og mere smidigt for den enkelte at kombinere cykel, bus, tog, metro osv. Og det er der mange facetter i – det kan eksempelvis også inddrage, at man arbejder med, at cyklen kan stå sikkert ved stationen”, fortsætter hun.

”Det er klassisk planlægningsarbejde. Det drejer sig om at skabe grundlag for en bedre infrastruktur ved at inddrage ny teknologi, indsamle data og bringe disse data til anvendelse”

Anne Grete Holmsgaard, formand for Gate 21

Men det kan også inddrage nye teknologier, som kan være med til at begrænse den skadelige effekt ved bilismen. Fx udgør jagten på en ledig parkeringsplads en stor del af kørslen i de større byer. Det er både tidskrævende, øger trængselsproblemerne og giver unødvendig lokal forurening. Og der kunne eksempelvis en app, som anviser nærmeste ledige p-plads, være en løsning.

Behov for investeringer i infrastruktur

Ikke alting kan dog klares med omlægninger af busplanerne og udvikling af nye applikationer. Der er også brug for større, planlægningsmæssige løsninger og investeringer i ny infrastruktur, som

understøtter en bæredygtig udvikling, understreger Anne Grete Holmsgaard. Blot er det vigtigt at sikre sig, at den nye infrastruktur ikke bare er bæredygtig på papiret – men også fører til en ny adfærd og dermed viser sig bæredygtig i virkeligheden.

”Der er supercykelstierne i hovedstadsområdet et strålende eksempel: Det er vigtigt at sikre, at infrastrukturen er lige så god og tilgængelig for den bæredygtige transport, som den er for bilismen. Derfor er supercykelstierne, der leder cyklisterne effektivt ind til byen, en god idé og en stor succes. Det giver bæredygtig mobilitet. Men det er også vigtigt at sikre, at de kobler sig op på en lignende super infrastruktur inde i byen. Tingene skal nødvendigvis hænge sammen – og derfor skal vi sikre en god kobling til dem, der kommer længere væk fra i egen bil, men ønsker at skifte over til cykel det sidste stykke ind til arbejdspladsen”.

Anne Grete Holmsgaard mener i den forbindelse, at de større danske byer med fordel kan lade sig inspirere af udenlandske erfaringer med bycykler som et egentligt pendlertransportmiddel. Hun fremhæver Paris og London som byer, der er langt fremme på området.

Stort udviklingspotentiale i samarbejdet

Et andet indsatsområde kunne være de mange igangværende hospitalsbyggerier rundt om i landet. Her er det særdeles vigtigt, at der tænkes infrastruktur med ind i billedet, siger Anne Grete Holmsgaard: ”I dag er der mange problemer på sygehusene med overfyldte p-pladser. Og det er uhyre vigtigt, at vi kan komme til og fra sygehusene med offentlig transport effektivt og lige til døren: Dels er det store arbejdspladser med mange pendlende ansatte. Og dels har de i tusindvis af

ambulante patienter og pårørende hver dag. Mange af dem er dårligt gående og har brug for, at man kan komme tæt til døren uden problemer. Så det vil både løse et miljømæssigt problem og et praktisk problem for den enkelte med effektiv offentlig transport”.

Anne Grete Holmsgaard fremhæver i den sammenhæng Århus Kommune, som har arbejdet målrettet med trafikplanlægningen til og fra Skejby Sygehus. Men også planerne om at lave en metrostation ved Rigshospitalet i København får et anerkendende nik med på vejen.

“Vi skal understøtte mobiliteten og fleksibiliteten – men på en bæredygtig måde. Og det gør man bedst med en kombination af planlægning og adfærdspåvirkning”

*Anne Grete Holmsgaard,
formand for Gate 21*

“Helt overordnet er det et stort udviklingspotentiale i et nært og systematisk samarbejde mellem erhvervslivet og kommunerne. Vi skal lære af hinandens erfaringer – og have fokus på den konkrete udfordring: Hvad kan man gøre, hvis man er en mindre kommune med en mere løs befolkningsstruktur? Der skal vi være gode til at formidle erfaringer. Sørge for at erfaringerne når de rette steder hen – og at der er opbakning i de kommunale systemer”. ■

*Anne Grete Holmsgaard er direktør i BioRefining Alliance og formand for bestyrelsen i Gate21.
Foto: Jon Norddahl.*

Gate 21 og Formel M

Gate 21 er et partnerskab mellem kommuner, virksomheder og videninstitutioner om at accelerere den grønne omstilling. Det gøres gennem fælles innovationsprojekter, som efter udvikling forankres i den kommunale drift. Gate 21 hjælper både med udvikling, funding og forankring af løsninger.

Et af disse projekter er Formel M, som gennem en række delprojekter sigter mod at mindske trængselsproblemer og forureningen fra privatbilisme og forbedre adgangen til offentlig transport. I alt har Formel M 27 partnere. Se mere på www.gate21.dk og www.formelm.dk



Inspiration

Smarte byer og smart planlægning handler i høj grad om, at forbinde de data og den viden vi allerede har. Det handler i mindre grad om nyt isenkram. Vi har samlet en række små og store projekter til inspiration. Læs blandt andet om, hvordan man har forbedret katastrofeberedskabet i Rio, sparer på energien på Frederiksberg eller får fat i en taxa i Singapore.

Af Charlotte Odgaard Sjælland

Rio de Janeiro

Inden uheldet er ude

Efter at heftige regnskyl og jordskred kostede flere end 100 mennesker livet, indgik Rio de Janeiro og IBM et samarbejde om at udarbejde et varslingsystem til byens borgere. Systemet skulle også - ikke mindst - styrke og effektivisere hjælpearbejdet, i tilfælde af katastrofer. Samarbejdet har resulteret i Rio Operation Center, der på baggrund af data fra 30 forskellige forvaltninger overvåger vejret, trafikken, vandniveauet og meget andet, der har betydning for befolkningens dagligliv. IBM har stået for udviklingen af de redskaber, der analyserer data - blandt andet en sofistikeret meteorologisk model. På den måde er det nu muligt at udsende varsler om fx uvejr 48 timer i forvejen på facebook, twitter, e-mail og sms, så indbyggere og hjælpearbejde kan koordineres - allerede, inden uheldet er ude.



Foto: Wikimedia Commons

Bornholm

Eco Grid

Med støtte fra EU har Bornholm siden 2011 været et Smart Grid laboratorium. I et samarbejde mellem Østkraft, 2000 bornholmske husholdninger og virksomheder samt 17 partnere, der blandt andet tæller DTU, IBM og SIEMENS, går projektet ud på at undersøge, hvordan man udnytter den alternative energi bedst muligt. Redskabet er det intelligente elnet, kaldet smart grid. En af målsætningerne med projektet er at undersøge, hvordan man kan få forbrugerne til at fordele deres strømforbrug over hele døgnet. Ved hjælp af en personlig portal på nettet, kan deltagerne planlægge elforbruget, så det finder sted i de billigste minutter og timer, fordi belastningen på elsystemet er mindst. Lykkes det at flytte befolkningens vaner er man godt på vej til at løse en af den vedvarende energis største udfordringer: At energien skal bruges når solen skinner og vinden blæser.

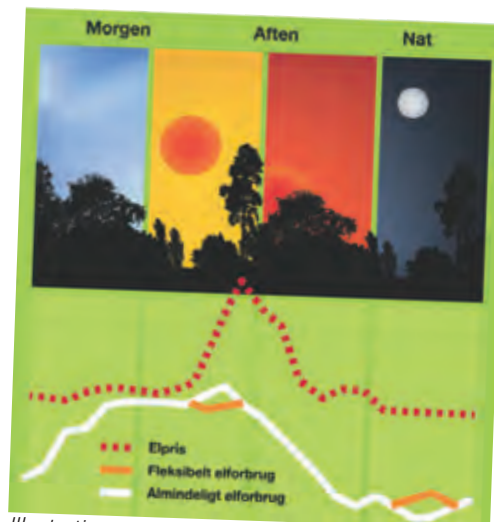


Illustration: www.ecogridbornholm.dk

Abidjan

Mobilen lægger busruter om

I Elfenbenskystens hovedstad, Abidjan, har IBM og det franske mobilfirma Oracle over to måneder i 2011 og 2012 indsamlet data om opkald fra 5 millioner mobilbrugere. De indsamlede data viser, hvor man befinder sig i forhold til hvilken mobilmast når man ringer. På den måde har man kunnet foretaget en omfattende analyse af befolkningens bevægelsesmønstre i byen.

Analysens resultater har medført, at der er oprettet nye busruter og at andre er blevet lagt om. Resultatet er, at rejsetiden er blevet 10 procent kortere. Der er lignende tiltag på vej i flere andre afrikanske byer.

Diverse danske byer

Giv et praj

Overfyldte skraldespande eller hullede veje er ikke den bedste reklame for en by. En af de smarte løsninger på det problem er app'en Giv et praj, hvor borgerne kan give kommunen besked, hvis de støder på knækkede fliser, brækkede skilte eller hullede cykelstier på deres færd rundt om i byen.

Formidlingen går i begge retninger, da borgerne på et digitalt kort kan se, hvilke praj der er modtaget og om der er udbedring på vej. Man kan give et praj til en lang række af de danske kommuner, blandt andet Varde, Holbæk, København, Frederiksberg, og Greve.

Frederiksberg

Intelligent vejbelysning

Den natlige gadebelysning kræver energi og koster penge. Begge dele er noget, kommunerne gerne vil spare på. Frem for at slukke gadebelysningen helt i de mindst travle timer, har Frederiksberg nu taget et skridt i retning af en mere intelligent vejbelysning.

I et pilotprojekt tester man en bevægelsesfølsom belysning på Dronning Olgas vej. I perioder uden trafikkanter er der en svag grundbelysning på vejen, mens der skrues op for lyset i det øjeblik, der kommer trafikanter – kørende såvel som gående. Efter 2 minutter dæmpes belysningen igen.

På sigt håber Frederiksberg på at reducere energiforbruget, samt give borgerne en større grad af tryghed.



Foto: Alberte Marie Danvig

Singapore

Raining Taxis

I Singapore er taxaen en vigtig del af transport-systemet – særligt i regnvejr. Men den er ikke altid let at få fat på i en by, hvor de tropiske regnskyl er korte, intense og meget lokale. Derfor kobler man nu viden om taxaernes placering med data om vejret. Projektet Raining Taxis er en del af Live Singapore, hvor forskere kombinerer data på nye måder i jagten på smarte løsninger.

Raining Taxis skulle gerne munde ud i et digitalt kort, hvor borgerne i realtid kan se, hvor det regner og hvor man kan finde en taxa. Samtidig kan taxi-chaufførerne bruge kortet til at finde kunder – der hvor det regner.

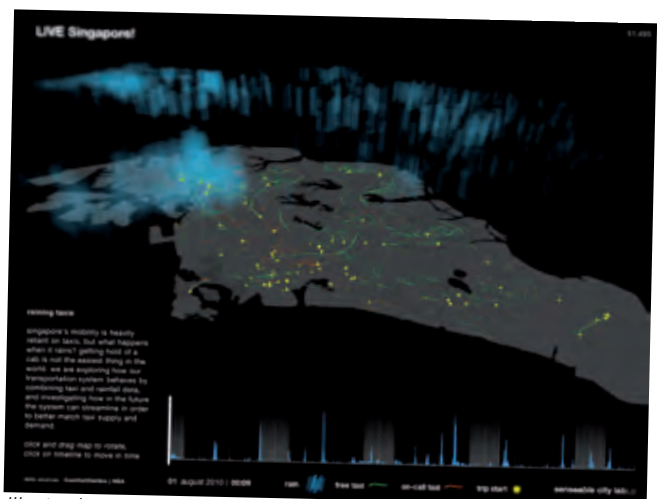


Illustration: MIT, Senseable city lab. LIVE Singapore

Ingen kan lide en by der er for smart

Lad os håbe, at Rio snarere end Songdo eller Masdar bliver den primære inspirationskilde for fremtidens byplanlæggere.

Richard Sennett er amerikansk sociolog © The Guardian og Information Oversat af Niels Ivar Larsen

Af Richard Sennett

I London afvikledes i sidste uge (december 2012, red.) konferencen Urban Age om fremtidens by med deltagelse af computerguruer, arkitekter, byplanlæggere og politikere fra hele verden. Temaet var det hotteste inden for hightech, den såkaldt 'smarte by': Moderne computere kan beregne meget andet end trafikbelastninger. De kan også fortælle os, hvor kontorer og butikker kan anbringes mest hensigtsmæssigt, hvor indbyggerne skal sove, og hvordan de forskellige dele af bylivet kan 'zoneoptimeres'.

Science fiction? På ingen måde. Smarte byer er allerede under opførelse i Mellemøsten og i Korea og er blevet et forbillede for flere byplanlæggere i Kina og byudviklere i Europa.

Takket være den digitale revolution kan livet i byerne omsider bringes under rationel kontrol.

Er det en god ting? Man behøver ikke at være romantiker for at tvivle på det. Allerede i 1930'erne forudså den amerikanske urbanist Lewis Mumford, at fremtidens supereffektive motorveje ville kvæle vores byer. Efter Anden Verdenskrig advarede den schweiziske arkitekturkritiker Sigfried Giedion imod, at de moderne byggeteknologier ville frembringe et sjælløst landskab af kasser af glas, stål og beton. Gårdsdagens smarte by, nutidens mareridt. Debatten om god arkitektur har ændret sig i dag, hvor den digitale teknologi har flyttet fokus til databehandling. Denne kan ske igennem håndholdte computere forbundet til 'dataskyer' eller kommando- og kontrolcentre.

Faren er nu, at fremtidens informationsmættede by ikke kommer til at udrette noget godt, når det gælder om at hjælpe mennesker til at tænke selv eller kommunikere godt med hinanden.

Passive indbyggere

Forestil dig, at du er en stor byplanlægger. Du sidder over for en tom computerskærm og skal til at designe en by helt fra grunden, og du har fuld frihed til at inkorporere det allernyeste højteknologi i dit design. I så fald vil du sikkert hitte på noget i retning af Masdar i De Forenede Arabiske Emirater eller Songdo i Sydkorea. Det er to virkeliggjorte versioner af fremtidens smarte by. Masdar er den mest berømte eller berygtede, Songdo den mest fascinerende på sin egen perverse måde.

Masdar er en halvt opført by, der spirer frem i ørkenen, og som i sit design og sin planlægning (der overvåges af mesterarkitekten Norman Foster) udstikker rammer for alle aktiviteter i byen igennem teknologisk monitorering og regulering fra en kommandocentral.

Byen er udtænkt efter 'fordske' principper: Hver en aktivitet har fået defineret sit passende tidspunkt og sted. Indbyggerne bliver dermed forbrugere af valg, der er lagt til rette for dem igennem forudgående beregninger af, hvor det f. eks. er mest hensigtsmæssigt at shoppe eller gå til lægen. Man stimuleres med andre ord ikke ved at lære af sine fejltagelser.

Indbyggerne lærer deres by at kende på passiv manér. 'Brugervenlig' i Masdar betyder at vælge mellem en række menupunkter snarere end selv at skabe menuen. Den smarte by er et opgør med den tankegang, at byer udvikler sig tilfældigt og i revnerne af, hvad der er tilladt.

Songdo repræsenterer den glitrende smarte nye by i dens arkitektoniske aspekt - massive, rene, effektive boligblokke rejser sig i ly af Sydkoreas vestlige bjergkæde som en oppustet udgave af britisk socialt boligbyggeri



Foto: Dan Chung for The Guardian

OM RICHARD SENNET

Richard Sennett er sociolog og professor ved London School of Economics og New York University. Han forsker og skriver om sociale relationer i byen og hvordan den urbane livsform påvirker individet i den moderne verden.

Han har bl.a. udgivet bøgerne "Together", "The Consciousness of the Eye" og "The Fall of Public Man".



Masdar i de Forenede Arabiske Emirater er designet fra begyndelsen til at være en "smart by": Co2 neutral, bæredygtig og udstyret med den nyeste teknologi, som gør borgerne i stand til at træffe en masse smarte beslutninger i løbet af dagen. En steril bo-maskine, hvor borgerne er reduceret til passive forbrugere af valg? Illustration: Foster + Partners.

fra 1960'erne. Blot er varmforsyning, sikkerhed, parkering og leverance alle kontrolleret af en central Songdo-'hjerne'. Boligblokkenes massive enheder ses ikke som strukturer med egen individualitet. Ej heller er helheden af disse ansigtsløse bygninger beregnet på at skabe nogen oplevelse af stedsidentitet. Der er intet at lære af at gå rundt i byens gader.

Rios lokale sociale liv

Et mere intelligent forsøg på at skabe en smart by kan vi iagttage i et igangværende projekt i Rio de Janeiro. Den brasilianske storby har gang på gang oplevet ødelæggende oversvømmelser, hvis skadevirkninger er blevet socialt forværret af byens udbredte fattigdom og voldskriminalitet. Men i sidste ende har indbyggerne formået at rejse sig i kraft af det lokale, sociale livs komplekse væv.

Nu skal informationsteknologier hjælpe dem og på en meget anderledes måde end i Masdar og Songdo. Anført af IBM og med hjælp fra Cisco og andre underleverandører er ny teknologi taget i brug for at forudsige fysiske katastrofer

og koordinere reaktioner på trafikkriser samt organisere politiets kriminalitetsbekæmpelse. Princippet er her koordinering snarere end, som i Masdar og Songdo, et foreskrevet livsmønster.

"Hvis folk har et valg, vil de foretrække en mere åben og ubestemt by, hvor de selv kan bestemme farten. Det er sådan, de oplever at kunne tage ejerskab over deres liv. Teknologi er et fantastisk værktøj, men en by er ikke en maskine"

Men vil favela-slumkvarterernes indbyggere trods alt ikke foretrække et allerede på forhånd organiseret og planlagt levested? Trods alt fungerer alting jo perfekt i Songdo. Faktisk viser en stor del af det seneste

årtis forskning i byer så forskellige som Mumbai og Chicago, at når først de basale serviceydelser er på plads, er effektivitet ikke så afgørende for byboere som livskvalitet. En håndholdt GPS-enhed fremmer f. eks. ikke en følelse af fællesskab.

Ej heller har udsigten til at bo i en velordnet by lokket mange nye indbyggere til, hverken i europæiske mønsterbyer i fortiden eller i Sydamerikas og Asiens store byer i dag. Hvis folk har et valg, vil de foretrække en mere åben og ubestemt by, hvor de selv kan bestemme farten. Det er sådan, de oplever at kunne tage ejerskab over deres liv.

Teknologi er et fantastisk værktøj, men en by er ikke en maskine. Som i Masdar og Songdo kan denne version af bylivet bedøve de mennesker, der flytter ind i dets altomfattende effektive omfavelse. Selvfølgelig ønsker vi byer, som fungerer godt. Men de skal også være åbne over for de forandringer, den usikkerhed og det rod, som udgør det virkelige liv. ■

Artiklen blev bragt i Information 11. december 2012, 1. sektion, side 19.



Som en hel lille by

I fremtiden vil opgaverne automatisk rulle ind på portørernes iPhones, hvorefter portørerne vælger de opgaver, der ligger tættest på dem, som på en taxacentral. I dag kalder de over walkie-talkien og får opgaverne direkte af en medarbejder. Foto: Anne Mette Ehlers

Portør Kim Petersen fanger hospitalssengens QR-kode på sin iPhone og registrerer, hvor sengen flyttes hen. Den lille øvelse giver Frederiksberg og Bispebjerg Hospitaler værdifuld viden til byggeriet af fremtidens hospital.

Af journalist Anne Mette Ehlers

Mindst 10 kilometer. Så langt går 46-årige portør Kim Petersen hver dag, fra han møder ind i Portørcentralen på Bispebjerg Hospital. Kim flytter patienter fra skadestuen til operationsgangen, han vender tunge patienter med lifte, han overflytter syge til nye afdelinger og henter rene senge. Hver gang han afleverer en seng, scanner han den og fortæller med et par tryk på mobilen, hvor sengen befinder sig.

Sådan har det været de sidste par måneder for Kim og udvalgte kolleger på Frederiksberg og Bispebjerg Hospitaler.

Finde senge og bygge bedre

"Nu ved ledelsen præcis, hvor sengene befinder sig, og hvor der er mest trafik. Den viden kan de bruge til hurtigere at finde den nærmeste ledige seng til os og til at planlægge byggeriet af det nye hospital". Kim Petersen henviser til byggeriet Nyt Hospital og Ny Psykiatri Bispebjerg, hvor Region Hovedstaden bygger 121.000 nye m² og renoverer 89.000 m². Region Hovedstaden prioriterer at få brugernes viden og erfaringer med hele vejen. De mobile teknologier bliver inddraget, blandt andet via portørernes nye scanningsopgave. Trackingen af sengenes ruter betyder, at afdelingerne på det nye hospital

kan placeres efter faktuel viden om sengenes trafik og peaktidspunkter. Og allerede længe før byggeriet står færdigt, kan portører som Kim optimere deres arbejdsgange ved, at de ikke skal gå tilbage fra en opgave uden at tage en anden seng med på vejen, og at de hurtigt finder nærmeste ledige seng, blodtryksapparat eller kørestol.

Ligesom ude i byen

"Med mobile teknologier får vores medarbejdere nemmere adgang til information. Som når du selv går rundt med din smartphone i byen: Har du et spørgsmål eller brug for viden, kan du få svar med det samme", siger vicedirektør for Bispebjerg og Frederiksberg Hospitaler, Claes Brylle Hallqvist, der er ansvarlig for byggeriet af Nyt Hospital og Ny Psykiatri Bispebjerg. "Udover fordelene for personalet, kan vi udbrede teknologien til patienterne, som vil opleve en bedre service. For eksempel ved, at de kan registrere sig, når de er på vej til akutmodtagelsen. Så kan de oplyse, at de har brændt sig på grillen, og vi kan forberede den rigtige hjælp".

Smart optimering

Fordi hospitalerne er så store og komplekse, er det nærliggende at sammenligne dem med små byer

– ikke mindst i planlægningen. Og smarte teknologier kendt fra byens rum optimerer Frederiksberg og Bispebjerg Hospitaler på mange fronter. Projektet med portørerne letter deres hverdag og hjælper med at designe det nye hospitals forskellige afdelinger rigtigt i forhold til hinanden.

Antallet af venteværelser kan også reduceres. "Når vi kan kommunikere med patienters smartphones, kan vi for eksempel have et større centralt venteværelse med en cafe, i stedet for fem små med en dårlig kaffemaskine. For så kan patienterne se, hvad nummer de er i køen på smartphonen, og blive dirigeret frem med gps, når det er deres tur", siger Claes Brylle Hallqvist.

Ny bevidsthed

På hospitalsgangen har Kim Petersen registreret QR-koden på sin iPhone. Han trykker nu på Done, vælger Flyt Seng og bladrer lidt, til han finder den rigtige afdeling. Endelig trykker han Afsend og venter på, at systemet bekræfter, at sengen er flyttet. Kim har været portør i 22 år, men registreringen af sengene har gjort ham mere opmærksom på hospitalets sengeforbrug. "Bare en person skal undersøges i 10 minutter, så er sengen uren. Måske kunne man gøre noget med en briks i stedet", funderer han. ■

Afstanden betyder mindre

Aalborg Universitetshospital ligger 45 kilometer væk. Men afstanden betyder ikke så meget. Fra den lille by Vraa har 75-årige Katrine Lund Kristensen direkte adgang til hospitalets specialister, og hun styrer sin behandling hjemmefra via telemedicin.

Af journalist Anne Mette Ehlers

Hjemme i stuen hos Katrine Lund Kristensen giver fingerprikkeren et klik. Apparatet borer nålen ind i Katrines tommelfinger, der svarer igen med et usynligt hul. Katrine presser en rød dråbe blod frem og måler blodtykkelsen. Tallene ser fine ud. Nu er der kun tilbage at taste dem ind i hospitalets system på nettet, og notere til sygeplejerskerne, at de skal sende flere nåle.

Katrine Lund Kristensen er på 14. år i behandling mod hjerteflimmer. De sidste fire år har hun selv været behandleren, efter at hun i 2009 blev tilknyttet Aalborg Universitetshospitals selvstyrende behandling. Tiden før savner hun ikke. "Jeg skulle til lægen en gang om ugen og følte mig som en hypokonder. Var jeg er i tvivl om tallene, skulle jeg vente på en ny tid, for laboranterne var ikke specialister".

Giver frihed og tryghed

At Katrine selv styrer medicinen hjemmefra, kan måske få betydning for, hvor længe hun kan blive i sit eget hjem. Og at hun springer mellemløbet - sin egen læge - over i behandlingen, ser hun kun fordele i. "Via systemet skriver jeg direkte med tre specialiserede sygeplejersker fra Aalborg Universitetshospital. For mig er dialogen på nettet en personlig

kontakt. Jeg føler, at jeg styrer det hele selv, og jeg har det lidt sådan, at jeg gerne selv vil styre tingene".

For nyligt havde hun en blødning i øjet, og det skrev hun til sygeplejerskerne. "De vendte lynhurtigt tilbage, måske efter en time, og vi havde en lang dialog om det. De kan også finde på at ringe, hvis de vil være sikre".

Alt i alt føler hun sig mere tryk. "Nu kender jeg hele tiden mine tal. Spiser jeg spinat kan tallet gå ned. Så kan jeg drikke et glas rødvin, der får tallet op, og tage en prøve dagen efter og se om det bevæger sig i den rigtige retning".

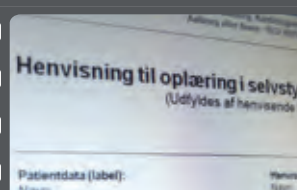
Ingen nørd

Katrine er glad for IT, men hun er ingen nørd. Ud over telemedicinen består hendes digitale forbindelse med storbyen i at bestille teaterbilletter, at skrive med Aalborgkontoret i Kræftens Bekæmpelse, hvor hun er frivillig og bestille bord til en cafe på nettet, når veninderne skal ud. Det foregår via PC. "Jeg kommer aldrig til at bruge min mobil til det. Den er kun med i bilen og i sommerhuset." ■

På nettet kan nye patienter se, hvordan oplæringen i den selvstyrende behandling foregår, da Aalborg Universitetshospitals trombosecenter har lagt en instruktionsvideo op.



Andet besøg



Før opfandt alle den samme dybe tallerken

Når du byplanlægger i dag, skal du skabe rum for det, du ikke kender, og ikke låse dig fast på én teknologi. Det siger formand for teknik- og miljøudvalget i KL og borgmester i Kalundborg, Martin Damm.

Af journalist Anne Mette Ehlers

Byplan Nyt har bedt Martin Damm kommentere på, hvad de nye teknologiske muligheder betyder for politikerne.

"I dag isolerer man sig ikke så meget i forvaltninger og kommuner. Det er nemmere at hente information, fordi vi kan dele alt. Nu skal vi så koordinere med mange andre. Det gør det ikke nødvendigvis nemmere, men produktet bliver bedre. Før var det ofte sådan, at alle kommuner opfandt den samme dybe tallerken", siger Martin Damm til udviklingen, hvor digital forvaltning er en kendsgerning, og hvor ny

informationsteknologi bliver anvendt som byplanværktøj på flere og flere områder.

Kortdata og køling

Som eksempel på et tværkommunalt samarbejde nævner Martin Damm foreningen FOTdanmark, som staten og alle landets kommuner er med i. Her deler offentlige myndigheder data og ensretter kortlægningen af Danmark på tværs af kommuner, og bruger informationen til at administrere veje, vandløb og bygninger. Som eksempel på smart energiplan-

lægning i kommunalt regi nævner han HOFOR (tidligere Københavns Energi), som siden 2008 har ledt titusindvis kubikmeter havvand fra Danmarks første fjernkølingscentral via underjordiske tunneller til virksomheder i hovedstaden. Derfor kan virksomhederne nu slukke for deres elslugende og CO₂-udslippende køleanlæg.

Lad markedet tale

Den største udfordring for politikere er, at det er en svær beslutning at binde sig på bestemte løsninger, fordi man ikke kan forudse hvordan virkeligheden ser ud om 10 år.



"I dag isolerer man sig ikke så meget i forvaltninger og kommuner. Det er nemmere at hente information, fordi vi kan dele alt."

*Martin Damm
formand for teknik- og
miljøudvalget i KL,
borgmester i Kalundborg
Kommune*

"Når du byplanlægger i dag, skal du skabe rum for det, du ikke kender, så du ikke låser dig fast på én teknologi. Du skal tænke i åbne standarder, som er konvertible. Det kunne være at lave rammeplanlægning med elværket om, hvor der kan stå strømstationer til elbiler". Her er det selvfølgelig kommu-

nens og planlæggernes opgave, at det bliver koordineret med, hvor det er strategisk i forhold til pendlersationer. "Vi skal passe på, vi ikke går for langt som planlæggere ved at vælge helt specifikke løsninger. Tag for eksempel elbilfirmaet Better Place, som nu er gået konkurs, og hvis ladestationer står tomme. Vi skal ikke tilgodese bestemte løsninger eller virksomheder, men give rammerne og efterlade et rum til, at markedet kan vælge løsningen", siger Martin Damm.

For smart?

I forhold til at gøre byer mere smarte, er det vigtigt at finde en balance, så det ikke bliver ... for smart.

"Der er ikke noget ved opfindelser, som kun dur i nye byer. Bredbånd i Danmark blev indført via telefonnettet. Hvis alle skulle have haft fibernet fra starten, var det ikke gået nær så hurtigt. Så nye løsninger skal også kunne bygge på noget eksisterende. Vi har en teknologivenlig befolkning. Folk er generelt ikke skræmt over ny teknologi, selv om der selvfølgelig er grupper, som ikke er med endnu. Men de må ikke blokere

for, at vi udvikler os. Så må vi løse de udfordringer, der opstår".

Martin Damm glæder sig over, at teknologiudviklingen giver nye muligheder for borgerinddragelse og tests.

"Politikerne skal give rammerne og efterlade et rum til, at markedet kan vælge løsningen,"

*Martin Damm
formand for teknik- og miljøudvalget i KL,
borgmester i Kalundborg
Kommune*

"I Kalundborg afprøver vi en model, hvor en testgruppe kan melde sig til at få miljøvenlig strøm fra vindmøller gratis om natten og så gengæld betale en meget høj pris om dagen. I dag kan vi nemmere afprøve de løsninger, vi opfinder på skrivebordene. Mange borgere synes det er spændende, og vil gerne være forsøgskaniner". ■



Man skal passe på ikke at binde sig til en enkelt løsning eller virksomhed. Elbilfirmaet Better Place er gået konkurs og nu står ladestationerne tomme. Foto: www.betterplace.com

Politikerne og de smarte byer

Byplan Nyt spørger Martin Damm:

- *Hvad betyder den intelligente by for politikernes forhold til ...*

... Embedsmændene?

Dialogen er lige så vigtig som før. Kravene til embedsmændene, men også politikerne, er højere, fordi tingene er mere komplicerede og abstrakte. Det kan godt give kommunikationsudfordringer. Vi skal passe på ikke at blive forblændet af én bestemt ny teknologi.

... Borgerne?

I dag har vi fået mange nye værktøjer til at gå i dialog med borgerne ud over mødet med kaffe og ostemad i forsamlingshuset. Tro mig, borgerne kan sagtens finde frem til en borgmester elektronisk. Vi får mere feedback og det er meget nemmere at inddrage borgerne, for eksempel via virtuelle borgermøder.

... Planerne?

Fordi det hele er elektronisk foregår byplanlægning i dag i høj grad på tværs af forvaltninger, kommuner og andre grænser. Det er nemmere at hente viden og information, som kan deles lynhurtigt. En medarbejder skal ikke fysisk gå ned i byggesagsarkivet for at hente en sag. Planerne bliver bedre, fordi de ikke bare involverer flere parter - de er også mere dynamiske. Fra dag ét kan du tilpasse planerne lynhurtigt.

BYPLAN PRISEN 2013

Prisen uddeles hvert år for planlægning, der er udtryk for nytænkning og som samtidig dyrker og videreudvikler landskabets og byens egenart og identitet.

Prisen er indstiftet af Dansk Byplanlaboratorium og Akademisk Arkitektforening. Årets vinder afsløres på Byplanmødet den 26. september 2013 på Frederiksberg.

Hvem sidder i juryen?

Lisbeth Nørskov Poulsen og Mads Rue, udpeget af Akademisk Arkitektforening

Maj Green og Lene Krogh, udpeget af Dansk Byplanlaboratorium

Peer Frank, udpeget af Foreningen af Byplanlæggere

Sekretærer:

Ellen Højgaard Jensen,
Direktør Dansk Byplanlaboratorium

Lena McNair
Leder af MAA-medlemskab

Hvem har fået prisen de sidste 3 år?

2012: Roskilde kommune
Musicon

2011: Middelfart Kommune
Havnefronten

2010: Dragør Kommune
Grøn-blå plan

Høje Kolstrup – Bydel med hjertet



nomineret

Foto: Aabenraa Kommune

Kulturhavn Kronborg



nomineret

Foto: Helsingør Kommune

Den Grønne Sti - Nørrebro-ruten



nomineret

Foto: Frederiksberg Kommune

Aabenraa Kommune og boligforeningen Salus

Skjulte kvaliteter

Høje Kolstrup, der ligger i udkanten af Aabenraa, har mange kvaliteter. Det er et område med blandede boligformer; der er 1000 almene boliger og 600 private andelsboliger og ejerboliger. Boligerne er gode, der er mange fællesfaciliteter og en meget smuk udsigt. Men boligområdet ligger isoleret og det var blevet meget nedslidt. Det, der var tænkt som en kvalitet – et byområde, der kunne selv – udvikle sig i stedet til det modsatte. Det blev til et område, som man ikke var stolt af at bo i.

Det moderne gadekær

Der er gennemført fysiske og sociale helhedsplaner og i 2009 blev der igangsat en områdefornyelse. De fysiske indsatser omfattede reovering af blokkene og de omkringliggende friarealer, men koncentrerede sig i øvrigt om skolen, fritidshjemmet og ungdomsklubben, der er placeret centralt i bebyggelsen. Med udgangspunkt i de lokale ildsjæles visioner om et moderne gadekær, er der skabt et center for uformelle møder mellem beboere på kryds og tværs af boligformer, alder og kulturer.

De eksisterende ressourcer

Høje Kolstrup indstilles til Byplanprisen, fordi man på en overbevisende og helstøbt måde kobler mange plantyper så som lokalplan, områdefornyelse, fysiske helhedsplaner og boligsocial helhedsplan. Der er en klar rød tråd fra vision, over plan til færdigt resultat. Der tages udgangspunkt i de eksisterende kommunale ressourcer, så som skole og fritidshjem og der er gjort op med en monofunktionel brug af de centralt beliggende byrum og bygninger. Bydelen har fået et naturligt centrum. ■

Helsingør Kommune

Fra værftsby til værftsby

I Helsingør har man omdannet et gammelt nedlagt skibsværftsområde til et åbent og offentligt område, der binder Helsingør bykerne og værftsarealerne sammen. Ambitionen har været at give by, havn og slot den værdighed, som Kronborgs placering på UNESCO's liste over verdens kulturarvsmonumenter kræver, samt skabe et nyt område for liv, oplevelser og aktiviteter.

Det lange seje træk

Planprocessen startede i 1988 efter

Skibsværftets lukning med en åben idekonkurrence. Helsingør Kommune havde en drøm om en ny bydel med 60.000 m² til boliger, erhverv og kultur, men det satte staten imidlertid begrænsninger for. Projektet er på den måde et eksempel på, at planlægningsmæssige bindinger kan vendes og tjene som løftestang for unikke helheds løsninger af en kaliber, som man sjældent finder i andre havnebyer. Politikerne har holdt fast i, at der skulle ske en udvikling, på trods af at der har været mange diskussioner og modstand undervejs.

Et bredt samarbejde

Kommunen har åbnet kulturværftet, der rummer både bibliotek og teater. Samtidig har M/S Museet for Søfart etableret sig i den gamle tørdok. Som det sidste element har staten afsat midler til løbende reovering af Kronborg slot og fæstningsanlæg. Kulturhavn Kronborg indstilles til byplanprisen for det vedholdende planarbejde, den samarbejdende proces og den politiske vedholdenhed. Resultatet er smukt og overbevisende, og man kan allerede nu mærke at området bliver flittigt brugt – både af lokale og af tilreisende. ■

København og Frederiksberg Kommuner

Fokus på de bløde trafikanter

Hovedstaden er blevet verdenskendt som cykelby. Et af de tiltag, der har været med til at styrke den position er uden tvivl en tværgående cykelrute. På Frederiksberg kaldes den Den Grønne Sti, på Nørrebro hedder den Nørrebro ruten. Ruten har været nomineret før, men er i de sidste 3 år kun blevet mere og mere overbevisende.

Byen på vrangen

Cykelruten har skabt helt nye byrum, der binder byen sammen. Ruten bugter sig gennem parker og langs baghaver. Byen

bliver vendt på vrangen, hvilket er en stor oplevelse - både for fastboende og turister. Cykelruten, der startede som et pilotprojekt i 2008, har vist sig at være en stor succes og efterfølges af andre ruter.

Variation og oplevelser

Juryen vil gerne fremhæve et par steder. Det ene er broen over Ågade, der fører cyklisterne trygt over den stærkt befærdede vej, samtidig med at den fungerer som en slags en byport i et ellers ret opløst byrum. Et andet sted er Nørrebro parken og det sidste og

mest spektakulære skud på stammen er Superkilen, der ligger på Ydre Nørrebro. Superkilen er et unikt multikulturelt byrum, der skaber liv og bevægelse på turen.

Der er mange perler undervejs. Men det vigtigste element er dog selve snoren, der binder perlerækken sammen og som på sigt kan få flere bilister over på cyklerne. Cykelruten nomineres til prisen for de to kommunernes samarbejde og den bevidste og satsning på rum, der skaber kvalitet og oplevelse for de bløde trafikanter i den moderne storby. ■

Mobil interaktion

Borgerne deler massevis af data gennem deres smartphones. Det kan spare ressourcer og skabe bedre flow – også i de offentlige. Men det udfordrer silostrukturen i den offentlige administration.

Af Ny Weisser Øhlenschläger

Gadelygten foran John Scotts hus er i stykker. Det har den været i et par måneder. Derfor ringer han til kommunens nummer for information-om-ikke-akutte-emner – og får fat i nabokommunen. Lettere irriteret går han ind på kommunens hjemmeside og sender en mail om problemet på den dertil oprettede mailadresse.

“Det gælder om at indsamle al den information der er derude og få den skubbet ind i vores organisationer, så vi kan bruge den i vores interne processer”

*Professor Rich Ling
IT Universitetet*

Præcis som han gjorde for 14 dage siden, uden nogen synlig effekt. Der er stadig ikke lys i lygten. Til sidst ringer han til kommunens hovednummer og bliver omstillet til en venlig dame. John undrer sig, da hun spørger om lampen er af metal eller beton, men hun kan derefter fortælle, at lampen slet ikke er kommunens ansvar, men hører under det selskab, som har vundet udbuddet om driften af halvdelen af kommunens byinventar. John er altså lige vidt, den venlige dame tilbyder dog at sende fejlmeddelelsen videre. John får et referencenummer.

To uger senere er der endnu ikke lys i gadelygten og John ringer derfor til det ansvarlige firma. Efter en tur gennem

labyrinten af tryk-1-for-det-ene-og-2-for-det-andet får John en venlig stemme i røret. Men hun kan ikke finde nogen fejlmelding på Johns referencenummer. Pyt, sammen med et nyt referencenummer får John lovning på, at han vil blive ringet op i løbet af syv arbejdsdage, hvorefter der skulle være lys i lygten indenfor to uger.

Lyder det bekendt? Historien blev genfortalt af professor Rich Ling på konferencen ‘Programmerbare byer’ i Aalborg i marts 2013. Det er en af de historier, som bare sidder fast – måske fordi vi alle har stået i en lignende situation – oplevet irritationen og tidsspildet. Heldigvis vil den måde at kommunikere på med det offentlig snart være fortid. Borgerne ved det – og det offentlige må bare indstille sig på det!

Fra mobil til smart

Rich Ling er professor ved IT Universitetet i København og forsker i, hvordan udviklingen af mobilteknologi påvirker vores samfund. Byplan Nyt har spurgt ham, hvordan han mener man kan bruge teknologien i den offentlige forvaltning og ikke mindst i planlægningen af vores byer.

“Mobiltelefonen var i udgangspunktet et mobilt kommunikationsmiddel.

Med udviklingen af smartphones har vi nu i stedet en lille computer, som helt af sig selv kan opsamle data med udgangspunkt i vores position. Og det vigtigste – den gør det muligt at indgå i netværk og dele disse data med andre smartphones”, siger Rich Ling, og kommer med et konkret eksempel:

“For eksempel har mange smartphones et termometer og en barometerfunktion. I princippet er hver smartphone en

mini-vejrstation. Hvis de data kobles sammen giver det mulighed for at få et ekstremt præcist billede af vejr-situationen globalt”.

Et bedre flow

Allerede nu deles og bruges data på kryds og tværs borgere imellem. Spørgsmålet er, hvordan man kan bruge det i planlægningen? Ifølge professoren er den store gevinst, hvis vi kan bruge det til at få tingene til at glide nemmere. “Det gælder om at indsamle al den information der er derude og få den skubbet ind i vores organisationer, så vi kan bruge den i vores interne processer, så vi kan opnå en bedre udnyttelse af ressourcer og



Foto: www.uio.no

OM RICH LING

Rich Ling er sociolog og professor ved IT Universitetet i København. Han er også tilknyttet Telenors forskningsinstitut i Oslo. Han har bl.a. udgivet bøgerne: “Mobile Phones and Mobile Communication” og “New Tech, New Ties: How Mobile Communication is Reshaping Social Cohesion”.

flow i hverdagen”.

Rich Ling nævner to forskellige eksempler: ”Der findes blandt andet systemer, hvor man gennem mobilen bliver dirigeret uden om trafikpropper. For eksempel app'en Waze, hvor man deler realtime information med de andre trafikanter om, hvordan trafikken glider”. Waze kører helt uafhængigt af offentlige systemer, og det er karakteristisk, at mange af de app's og platforme der bruges, er udviklet af borgerne selv. Og der er tale om et felt med en meget stor innovationskraft.

Der er også eksempler på, at borgerne melder oplysninger ind og der sker en udveksling af data mellem borgerne og det offentlige. ”Den danske app 'Giv et praj' er et eksempel på, at borgerne melder ind til kommunen, hvis de oplever problemer eller mangelfulde forhold i byens rum. Hvis der er hul i vejen, gadelygter uden lys osv. Så tager man et billede, kommenterer og sender det til kommunen”, forklarer Rich Ling.

Kræver, at det bliver brugt

”Det er det man kan kalde en interaktiv brug af data: Borgerne stiller data til rådighed, som det offentlige kan bruge. Forhåbentlig til at gøre tingene bedre, levere en bedre service osv.”, siger Rich Ling. Borgerne forventer så til gengæld, at det offentlige på samme måde deler data med dem.

Og folk er ved at vænne sig til at kommunikere på den måde, mener han. Og det må det offentlige indstille sig på: ”Folk er lynhurtige til at beskrive hvad det er de oplever, stille data til rådighed og kræve, at det bliver brugt til noget. Det synes jeg er positivt. Jeg tror det er

rigtig vigtig, at kommunerne betragter det som positivt og indstiller sig på at bruge disse data og muligheder konstruktivt”.

Silostrukturen udfordres

Den nye teknologi gør det nødvendigt at rationalisere nogle processer i det offentlige system, som indtil nu har været håndteret mere uformelt. ”Det er ikke noget nyt. Der har altid været en bevægelse hen imod en forenkling af arbejdsgange og processer og teknologien har altid skubbet til den proces. Det er uanset om vi snakker om opfindelsen af skrivemaskinen, bilen eller smartphonen”, siger Rich Ling. På den måde er der altså ikke noget nyt under solen – teknologien bliver bare mere og mere smart.

Og så alligevel – Rich Ling forklarer: ”Den offentlige administration har en silostruktur, som blandt andet skyldes forskellige lovsæt og reguleringer. Til en vis grad er den struktur nødvendig. Men den bliver udfordret, når vi har en ambition om at dele data på tværs. Så bliver grænserne udfordret, for hvem skal have hvilke data?”, siger Rich Ling. Og så er vi tilbage ved historien om John Scott, der i den grad støder panden mod siloen.

Der er masser af ubekendte og risici, når ambitionen er at dele data – ikke blot internt i organisationen, men også med omverdenen. Man kan slet ikke overskue hvem der vil gribe dem og hvad de kan blive brugt til. Det helt store spørgsmål er, om man kan forsvare at lade være, med de muligheder for udvikling og innovation der er til stede lige nu? ■

3 måder at bruge data

Rich Ling taler om tre forskellige måder at bruge de data, som udveksles mellem det offentlige og borgerne (Chadwick and May, 2003).

Managerial

(ledelsesmæssig brug) handler om, at man bruger data fra omverdenen internt i sin organisation (fx i en kommune) til at forbedre processer, registrere, analysere osv.

Interactive

(interaktivt brug) handler om i højere grad at udveksle data med omverdenen. Oplysninger og data fra omverdenen bliver lukket ind i organisationen, bearbejdet og behandlet og derefter delt med omverdenen igen.

Participatory

(deltagende brug) handler om, at borgerne deler data med hinanden og bruger den viden de får til at mobilisere sig, fx i forbindelse med en politisk dagsorden.

Ifølge Rich Ling er det især gennem den interaktive brug af mobildata, der er et potentiale for den offentlige sektor. Mange steder er man allerede gearet til at optage data og bruger dem til at forbedre sine processer, ligesom man er opmærksom på, hvordan borgerne mobiliserer sig gennem eksempelvis sociale medier. Men det er i udvekslingen af data mellem borgere og offentlige aktører, at det største potentiale for innovation og udvikling ligger.



Kommunikationen mellem borgerne og det offentlige forandrer sig. Via app'en 'giv et praj' kan borgerne orientere kommunen via et foto, hvis de fx oplever huller i vejen. Foto: www.altomdata.dk

Loka...Hvad-for-noget..?

En "Lokationsbaseret service" er et program, som kobler oplysningen om en persons placering med udvalgt viden fra internettet – ofte gennem en app. Det er den indbyggede gps i smartphonen, som leverer positionen.

De mange apps kan - blandt andet - hjælpe dig med at finde vej i naturen. Foto: www.komoot.de

Et landskab af oplevelser

Begrebet "Smarte byer" forbinder vi ofte med de store byer. Men i Danmark har vi masser af eksempler på, hvordan teknologien og de lokationsbaserede services giver en ekstra dimension til oplevelser i naturen.

Af Ny Weisser Øhlenschläger

Margueritruuten har en app, Københavns Befæstning har en app og Nationalpark Thy har en app. Altså eksisterende og etablerede attraktioner, som får tilføjet en ekstra dimension og et ekstra lag af information.

Det ekstra lag

Som Bo Immersen, projektleder i Nationalpark Thy fortæller: "App'en er et supplement til vores trykte guide og den adskiller sig primært ved at have et godt og præcist kort, hvor du hele tiden kan se din egen placering. Det giver fx mulighed for nemt at komme tilbage på ruten, hvis man er kommet lidt på afveje.... Endelig har vi fået et dynamisk formidlingsværktøj, som vi hele tiden kan udbygge og forbedre i forhold til brugernes tilbagemeldinger". App'en 'På sporet af Nationalpark Thy' indeholder også 150 fortællinger om lokaliteter eller fænomener i nationalparken. Og det er her, at teknologien virkelig kommer til sin ret: Man kan pludselig få adgang til alle de immate-

rielle historier og spor som landskabet rummer. Det giver en merværdi til oplevelsen på en anden måde end inde i byen, hvor man kan aflæse flere ting i byens rum gennem husenes alder, gadenavne osv.

Søg, og du skal finde

Så er der alle de app's, som pludselig gør det nemmere at finde noget helt bestemt, det være sig en hundelufterskov, en ridesti eller den nærmeste strand med Blåt flag. Og igen er det

som om app'en er ekstra nyttig uden for byen, hvor der ikke er så mange at spørge om vej.

Et godt eksempel er app'en Shelter, der viser dig den nærmeste gratis overnatningsmulighed i Danmark. App'en bygger på Naturstyrelsens data og er i følge Pelle Vedel Krogh, webchef i Naturstyrelsen: "... et skoleeksempel på, hvad der kan ske af gode ting, når man deler sine data i stedet for at klamre sig til dem".

Har man først brugt app'en til at

Find de app's der nævnes i artiklen her:

Margueritruuten: www.udinaturen.dk

Københavns befæstning: www.befaestningen.dk/har-du-en-mobil

Nationalpark Thy: www.app.nationalparkthy.dk

Hundelufterskove: www.vielskerhunde.dk/hundeskove-i-danmark

Ridestier: www.scandinaviantrails.com/app

Blåt flag: <http://www.blaaflag.dk/nyheder/2012/maj/ny-gratis-blaa-flag-app>

Gratis overnatningssteder: www.shelterapp.dk

Stjernehimlen: www.google.com/mobile/skymap

Wikitude: www.wikitude.com/app

Naturbasen: www.fugleognatur.dk

Naturguiden: www.dn.dk/Default.aspx?ID=25308

P L A N K A L E N D E R E N

SEPTEMBER

Fællesskab og vækst i byfornyelsen18. september - København - www.byplanlab.dk**Fremtidens by 2025**19. september - Odense - www.givrum.nu**Transforming Site Methodologies**26. september - Aalborg - www.byforskning.dk**Det 63. danske Byplanmøde. Smart planlægning**26. - 27. september - Frederiksberg - www.byplanlab.dk**Landskabsvurderinger**1. - 2. oktober - Silkeborg - www.fvc.dk**Byens grønne infrastruktur I**9. oktober - Nødebo - www.sl.life.ku.dk**Byens grønne infrastruktur II**23. oktober - Nødebo - www.sl.life.ku.dk**Klimatilpasning i praksis**28. oktober - Middelfart - www.byplanlab.dk

NOVEMBER

Biogas5. - 6. november - Silkeborg - www.fvc.dk**Byplanhistorisk seminar 2013**8. november - København - www.byplanlab.dk**Omdannelse af almene boligområder**11. - 12. november - Aalborg - www.byplanlab.dk**Energiplanlægning i praksis**11. november - Aalborg - www.byplanlab.dk**Landzoneadministration**18. november - Silkeborg - www.fvc.dk**Basisviden om planloven**19. november - København - www.byplanlab.dk**Kommunal planpraksis**26. - 27. november - Slagelse - www.cok.dk**VVM**28. november - Silkeborg - www.fvc.dk**Danske byers udfordringer**November og december - København - www.byplanlab.dk

finde et shelter langt fra byens lys, kan app'en Sky Map+ anbefales, når stjernehimlens mange billeder toner frem i sommernatten.

En anden type af app's er dem der fortæller dig, hvor du kan finde alt det du ikke ved du leder efter. Wikitude er en af de mest kendte. Den bruger din position og dit kamera til at finde ud af, hvilken retning du kigger i. Når du har valgt en kategori giver den dig information om alt det du kan se forude, ved at linke til en lang række internetsider. Under kategorien Natur og Friluftsliv kan det for eksempel være Unescos verdensarvsliste.

En anden app af den type er Naturbasen, som fortæller hvilke af årstidens dyr, planter og svampe du kan finde på din position.

Brugernes landskab

For begge ovenstående apps gælder det, at de henter data fra både officielle og brugerdrevne sider. Udover app'ens mulighed for at formidle viden og vise vej til aktiviteter og oplevelser, er styrken nemlig, at den også kan bruges til at indsamle data. På den måde kan man dele oplevelser, fortællinger og viden med andre brugere, men også være med til at kvalificere de mere officielle kanaler.

Et eksempel er Naturguiden fra Danmarks Naturfredningsforening, hvor borgerne via featuren 'Naturhelten' kan være med til at fotografere og registrere fænomener i naturen, hvad enten det drejer sig om truede planter, trafikdræbte dyr eller affald. Data der i denne sammenhæng giver et godt billede af, hvordan den danske natur klarer sig. ■

Brug de frie data

Fra 1. januar 2013 har Geodatastyrelsen delt deres kort og data-materiale gratis. Blandt andet kan man få adgang til nyudviklede digitale kort til visning på smartphones. Også Naturstyrelsen har i starten af 2013 lanceret fri og dynamisk data-delning fra Udinaturen.dk.

SMART HÅNDTERING AF REGNVANDET

Klimaforandringerne stiller nye krav til vore byer. Her skal investeres stort de kommende år, og hvorfor ikke håndtere regnvandet, så det tilfører byen nye kvaliteter? Oplevelse, aktivitet, natur, skønhed? Her er GBL aktuel med en række spændende opgaver. Bl.a. en helt ny eksempelsamling med inspirerende danske og europæiske eksempler, hvor den lokale afledning af regnvand giver added value. Publikationen er udarbejdet for Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter. Download fra www.gbl.dk.

ANEBJERG SKANDERBORG

Nyt byområde baseret på bæredygtighed og sundhed. Gennemført koncept for regnvandsafledningen, som sker via et åbent system af render, regnbede, damme og vandløb. For Skanderborg Kommune.



WATERSCAPE SILVERDAL

Nyt bæredygtigt havebyområde med ca. 1000 boliger. Regnvandet fra tage, belægninger og veje ledes ud i et centralt parkområde. Her indgår vandet rekreativt og i naturoplevelsen. For Sollentuna Kommun (S).



VIDENHUS ÅPARKEN KOLDING

5.000 etagekv. miljørigtigt erhvervsbyggeri. Regnvandet afledes via beplantede regnbede, som strukturerer og forskønner parkeringsområdet. Herfra til slutpolering i tre beplantede bassiner. For SEB Pension.



HOVEDGADE BERGKAMEN

Fuldstændig fornyelse af byens hovedgade, hvor vandet er synliggjort og et vigtigt tema. Overfladevandet renses via regnbede og recirkuleres via en vandkunst og en markant rende i hele gadens længde. For Stadt Bergkamen (D).

