

## HAVN OG BY

Side 3

## BOLIGER PÅ HAVNEN

### – EN SIKKER SUCCES?

9 ud af 13 mindre eller mellemstore havnebyer planlægger boliger på havnen – primært for de velbærgede. Hvad satser byerne på, for at det bliver vellykket?

Side 4

## DEN HISTORIELØSE HERLIGHED

Havnen som grundstruktur er blevet et tomt postulat, for hvad er en havn uden skibe! Man har vedtaget, at hvor der er havn er der herlighed, og derfor skal der bygges eksklusivt – men hidtil har vi kun set gølge, nye kvarterer, skriver journalist og forfatter Georg Metz

Side 6

## FREMTIDSBILLEDER AF SALLINGSUND KOMMUNE

Udgangspunkt i børnenes visioner og uddannelse af udviklingsagenter og ledere er centrale elementer i „Projekt Fremtidsbilleder”, der skal danne optakten til den næste kommuneplanstrategi, fortæller kommunaldirektør Per Flemming Laursen

Side 10

## DEBAT

Bevar grænsen mellem by og land

Side 12

## PLANDANMARK

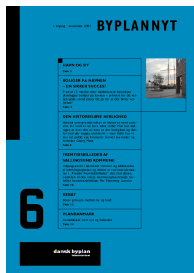
Anmeldelser, kort nyt og kalender

Side 14



# 6





Redaktion  
Ole Damsgård (ansv.)  
Annette Thierry

Redaktionsadresse  
Dansk Byplanlaboratorium  
Nørregade 36  
1165 København K  
Tlf.: 33 13 72 81  
Fax: 33 14 34 35  
Mail: db@byplanlab.dk

Årsabonnement i 2003  
180 kr. incl. moms og for-  
sendelse i Danmark

Annoncer  
Mads Uldall  
mu@byplanlab.dk

Layout  
Karin Larsen  
Arkitektens Forlag

Repro + tryk  
Arco Grafisk A/S

Forside foto:  
Peter Olsen

ISSN  
1602-9038  
BYPLANNYT udkommer  
med seks numre om året

Signerede artikler står for  
forfatterens regning, usig-  
nerede for den ansvars-  
havende redaktørs regning

Fonden Realdania har ydet  
økonomisk støtte til arti-  
kelserien Planlægningens  
dogmer.

BYPLANNYT nr. 6 / 2003 (1. årgang)

## SVEN ALLAN JENSEN as

### *- byder velkommen til Niels Helberg*

SVEN ALLAN JENSEN as har pr. 1. november 2003 ansat Niels Helberg som seniorkonsulent.

Det sker som følge af et stigende antal opgaver i Hovedstadsområdet, og et ønske om yderligere at styrke firmaets kompetencer inden for bl.a. kommunens samarbejder, strategier, kommuneplaner og trafikplanlægning.

Derfor åbner vi samtidig et nyt kontor i Hovedstadsområdet.

Niels startede sin karriere hos Sven Allan Jensen Tegnestue og har siden været sekretariatsleder i Dansk Byplanlaboratorium, forskningschef for Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, sekretariatschef i Transportrådet og selvstændig konsulent.

SVEN ALLAN JENSEN as  
Sankelmarksgade 9  
9000 Aalborg  
Tlf. 96314062

SVEN ALLAN JENSEN as  
Maglehøj 160  
3520 Farum  
Tlf. 44952132

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



## LEDER

# HAVN OG BY

De danske havne rummer et enormt potentiale for omdannelse og byudvikling. Og hvem drømmer ikke om at komme til at bo med udsigt over vandet, måske egen båd uden for døren og kort afstand til byens mange tilbud?

Det er der i alt fald mange små og mellemstore danske byer, som for tiden satser på. Ud af de 13 adspurgte byer fordelt over hele landet, og som BYPLAN NYT har talt med, er de 9 i fuld gang med at realisere nye bydele på gamle havnearealer. Se nærmere i Niels Helbergs artikel.

Der er ingen tvivl om, at havnene giver en historisk mulighed for mange byer til at udvikle nye og meget attraktive byområder. Det har staten påpeget gang på gang gennem plan- og bypolitiske udmeldinger inden for de sidste år. Og der findes vel næppe den developer i dette land, som ikke er involveret i et eller flere havneprojekter, så der burde også være økonomisk realisme i denne opfattelse.

Men er havn og by den cocktail, der baner vejen for sikker succes? Eller satser byerne – og developerne – for ens og dermed for ensidigt? Og rummer de nye bydele den kvalitet, som havnearealernes unikke beliggenhed fordrer?

Tilsyneladende satses der mange steder på at tiltrække velbærgede borgere fra andre kommuner. Men kun forholdsvis få mindre byer har en sådan regional beliggenhed og en sådan attraktion i forhold til konkurrerende byer, at strategien er realistisk. Andre steder fører strategien sandsynligvis højst til rokeringer inden for det lokale boligmarked.

Et andet punkt som bør fremhæves er, om de nødvendige kommunale følgeinvesteringer bliver foretaget. Mange kommuner overser bevidst eller ubevidst, at udvikling af nye kvalitetsbyområder kræver omfattende kommunale følgeinvesteringer, også selvom selve omdannelsesprojektet hovedsageligt finansieres af privat kapital.

Et levende byliv, som er de nye byboligers stærkeste trumfkort, opstår ikke af sig selv. Som Georg Metz påpeger i en artikel længere omme i bladet, så vender de fleste byer historisk „ryggen mod havnen”.

Skal byen og det nye havne kvarter befrugte hinanden, og skal havnen integreres i den eksisterende by, kræves der bevidst og omfattende planlægning. Ellers bliver de nye havne kvarterer lige så døde og skræmmende som de forstadsområder, havneboligerne skulle være et alternativ til.

At det kan lade sig gøre, vidner årets modtager af Byplanprisen om. På Islands Brygge i København er det lykkedes at skabe en ny levende og velintegreret bydel. Tillykke med det!



FOTO: PETER OLSEN

# BOLIGER PÅ HAVNEN – EN SIKKER SUCCES?

Der skal bygges boliger på havnen! Det er intentionen i mange af de byer, der står med havnearealer, der nu tømmes for deres oprindelige funktion. Ifølge dogmet er det attraktivt at bo ved vandet, og derfor planlægges der oftest for eksklusive boliger, der kan tiltrække de velbærgede. Men er kombinationen bolig og havn reelt nok til at skabe et attraktivt miljø? Er det lykkedes, hvor det er forsøgt? Og er det overhovedet det, havnene skal bruges til? Niels Helberg har været i kontakt med 13 små og mellemstore havnebyer og diskuterer deres visioner. Foreløbig de 9 af byerne har planer om i alt 3.644 boliger på tidligere havnearealer. Og Georg Metz skriver om havneidentitet og Københavns Havn på side 6.

De fleste provinshavnes fremtid er usikker. Mange forventer, at der i fremtiden kun vil være behov for få, store erhvervshavne i Danmark, og det har medført, at havnearealerne i mange danske byer er kommet i spil som potentielle udviklingsområder.

Udsigten til vand og skibe, nærhed til bymidtens kulturelle og kommercielle tilbud, forestillinger om havneliv, cafeer, egen lystbåd, frisk luft og moderne arkitektur af høj kvalitet øver en magisk indflydelse på mange mennesker.

Samtidig har en række utraditionelle bebyggelser i bl.a. Københavns Havn givet blod på tanden. Når man kan sælge lejligheder i Københavns Havn til 3-4 mill. kr., kan man vel også sælge lejligheder til 2 mill. i de mindre havne?

BYPLAN NYT har haft kontakt med 13 havnebyer med mindre og mellemstore erhvervshavne. I de fleste byer har man set skriften på væggen for erhvervshavnens fremtid, og i 9 af de 13 byer er udviklingen af nye bydele på tidligere havneområder i fuld gang. Mange steder søges havneområdernes særlige kvaliteter gjort attraktive for velbærgede skatteydere i de ældre årgange – tidligere parcelhus, børn flyttet hjemmefra – med god købekraft og lille træk på de kommunale ydelser på skole- og institutionsområderne.

Om denne strategi lykkes alle steder, er det for tidligt at bedømme. Som det fremgår af opgørelsen, er der flere steder slået store brød op, f.eks. i Nyborg og Haderslev. Det er tydeligt, at der satses på at tiltræk-

ke nye borgere fra andre kommuner. Spørgsmålet er dog, om det kan lykkes lige godt alle steder.

Det kræver befolkningsunderlag, arbejdspladser, kommunale investeringer og ikke mindst omhyggelig planlægning at skabe rammerne for de miljøer, der tilsyneladende er så efterstræbte. Hvor er havnelivet i en havn fyldt med boliger? Hvor er skibene i en nedlagt erhvervshavn? Hvad sker der om vinteren i en lystbådehavn? Er der gamle træskibe nok til alle havnemiljøerne?

Hvis attraktionen skal opretholdes, må ideerne om de gamle havnemiljøer erstattes af mere tidssvarende koncepter om bylivet, tilpasset de enkelte byers størrelse og forudsætninger. Og her vil mulighederne være størst i de byer, som evner at skabe de bedste sammenhænge mellem bymidte og havn, og som satser kommunale investeringer i infrastruktur, kultur og fritid, byrum og aktiviteter, der giver de gamle havneområder en ny identitet.

Det tager tid, og det koster penge. Og så er ideen måske ikke så god længere?

Niels Helberg  
sociolog, planlægningsrådgiver

	Planer om boliger? Hvor mange i alt	Målgrupper	Områdets fremtidige karakter	Organisering	Status
<b>Frederikssund</b>	Ja 75 lejeboliger, ca. 265 ejerboliger.	I den dyre ende. 50-65 årige parcelhusejere.	Hovedsagelig boliger. Gerne butikker, erhverv og service, men det er svært.	Kommunen sælger ved udbud (pris og kvalitet). Kommunen bygge-modner off. arealer uden fjordudsigt).	Anlæg og byggeri færdigt, undt. boliger på Sydkaen. Udlejningsboliger går strygende, ejerboliger nogenlunde med enkelte undtagelser.
<b>Holbæk</b>	Ja 350 boliger over de næste 5 år.		2/3 boliger. 1/3 erhverv.		I. etape – Fjordstokkene – med 50 eksklusive ejerlejligheder tegnet af Schmidt, Hammer og Lassen under opførelse. Ca. halvdelen solgt.
<b>Vordingborg</b>	Ja Mulighed for op til 300 boliger. Ikke krav til boligtype i lokalplanen. I. etape består af 2 punkthuse med 28 ejerboliger.	Håber på familier fra Hovedstadsområdet.	Der ønskes et blandet bolig-, erhvervs- og kulturområde.	Kommunen ejer arealerne og udbyder dem til interesserede.	Byggeri påbegyndes inden for en måned. 6 af de 28 boliger er solgt.
<b>Korsør</b>	Ja 250 boliger i Korsør Havn som andels- eller ejerboliger i op til 5 etager. Halsskov Færgehavn med 200 boliger samt 50-60 husbåde. Tidligere er opført bebyggelsen Havnearkaderne med butikker og 56 boliger.	Lokale, som udskifter store villaer, samt velfungerende bosættere fra andre kommuner.	Overvejende bolig-områder på ejerbasis. Mindre del som mondænt blandet bolig/erhvervsområde.	Partnerskab med private developere. Kvalitetsstyring via kommunen som grundsælger.	Byggestart I. etape i Korsør årsskiftet 2003/2004 med 30 boliger. Salget går foreløbig langsomt. Forventes øget, når I. etape er færdig.  Bygherrer til senere etaper står klar.
<b>Nyborg</b>	Ja Ca. 1.000 boliger på de gamle DSB-arealer og i Vesterhavnen.	Der sætts på forskellige boligtyper og forskellige befolkningsgrupper.	Der sætts på en bydel med bymæssig bebyggelse, der skaber sammenhæng mellem by og havne-arealer.	Boligerne opføres af private bygherrer og boligselskaber.	Der er indtil videre truffet aftaler om opførelse af i alt 229 havneboliger med både leje-, andels- og ejerboliger. Flere af byggerierne er under opførelse. Ca. 100 boliger er pt. solgt/udlejet.
<b>Bogense</b>	Ja Østre Mole: 12 erhvervsjendomme med mulighed for beboelse til.	Der sætts på velbjærgede erhvervsfolk, gerne med erhverv tilknyttet turisterhvervet.	Et blandet bolig- og erhvervsområde med en „Nyhavns“-promenade for byens borgere og gæster.	Området er udviklet af en privat erhvervsforening i samarbejde med kommunen.	Kun I grund tilbage.  Vejanlæg og havnetorv skal færdiggøres.
<b>Svendborg</b>	Uafklaret				Debatoplæg dec. 2003. Evt. anlæg og byggeri tidligst 2005-2006.
<b>Rudkøbing</b>	Ja 45 etageboliger, heraf 30 almene seniorboliger, resten som private udlejnings-, andels- eller ejerboliger.	Selvhjulpne indbyggere uden for Langeland (med god økonomi).	Blandt anvendelse med boliger, erhverv og off. formål. Stadig færgehavn og måske lidt trafikhavn.	Aktuelt samarbejde med det lokale boligselskab og med privat developer.	30 lejeboliger under opførelse. Indflytning oktober 2003. 15 boliger påbegyndes i 2003. 50% af de almene boliger er udlejet, heraf halvdelen til udenø borgere.
<b>Graasten</b>	Ja I alt ca. 167 boliger fordelt på 13 ejerboliger i tæt-lavt, ca. 100 boliger i 3 etager med blandet ejerform og 54 lejeboliger i 4-6 etager.	Der sætts på en god blanding af alle befolkningskategorier.	Det langsigtede mål er et mondænt boligområde med kultur og oplevelser.	Området udvikles af private developere og boligselskaber.	Byggeriet af de 100 blandede boliger er påbegyndt. Salg/udlejning går rimeligt.
<b>Sønderborg</b>	Ja I alt 240-280 boliger med blandede ejerformer – herunder almennyttigt byggeri – i op til 4 etager.	Der forventes et blandet område med et stort islet af seniorer.	Det langsigtede mål er et godt mix af boliger, erhverv, kultur og uddannelse. Den tætte tilknytning til bymidte, museum, universitet m.v. gør dette realistisk.	Området udvikles primært af private developere. Boligerne opføres af private og af boligselskaber.	Indtil nu er opført 63 boliger, og 30 er under opførelse. Der er god efterspørgsel, især efter de almennyttige lejeboliger. Det kniber lidt med ejerboligerne. Et projekt med ejerboliger i et gammelt pakhuis har måttet opgives og erstattes af et andelsboligprojekt.
<b>Haderslev</b>	Ja 500-700 blandede boliger.	Der sætts bredt på alle befolkningsgrupper både fra kommunen og udefra – et „helt“ byområde.	Der sætts på så mange byaktiviteter som muligt.	Ikke besluttet. Formentlig en form for partnering.	Indbudt havnekonkurrence blandt 7 prækvalificerede. Vundet okt. 2003 af C.F. Møllers Tegnestue.
<b>Kolding</b>	Nej. Det er besluttet ikke at etablere boliger på havnen.				
<b>Esbjerg</b>	Nej. Det er besluttet ikke at etablere boliger på havnen.				
<b>Vejle</b>	Planlægning sat i gang. Plan forventes sommeren 2004. Erhvervshavn skal opretholdes.				

Havnen som attraktion for 'ordentlige folk' er først opstået med havnens nedlæggelse. Med nedlæggelsen vedtog man, at her var en ny herlighedsværdi. Men egner en havn, som den ligger, sig til boligbyggeri? Om havnens identitet og om Københavns nye, gølge havnemiljøer.

# DEN HISTORIELØSE HERLIGHED

ALLE FOTOS: PETER OLSEN







### MED RYGGEN MOD HAVET

Danmark vender ryggen til havet. Ganske vist beskrev Sophie Petersen i sin klassiske geografibog 'landet lukt med bølgen blå'. Men hovederhvervet i Danmark var i umindelige tider, uanset alle store ord og fædrelandssange, ikke desto mindre landbrug der så var kombineret med kystnært fiskeri. Flere steder trak fiskerne, symbolsk for bindingen til det faste element, bådene på land, havne byggede man kun større steder. Havet som sådan var for avancerede skipperbyer som Marstal, Ærøskøbing, Troense og Helsingør; der ikke uden selvfølelse stod op mod landkrabberne.

Hvad angår havnene som miljø betragtet, var disse i de største byer, foruden arbejdere og handelsmænd, forbeholdt langfartsmandskaberne. Dem holdt ordentlige folk sig tre skridt fra livet. Havnene var sjældent forbundet med andre aktiviteter eller funktioner end strikte formål: vareudveksling, pak- og stabelvirksomhed samt hurtigt afviklet passagerbefordring fra kaj til skib og omvendt.

Københavns Nyhavn udgør uden mange afvigelser en markant undtagelse. Oprindeligt og som rigtig havn med trafik af fjordbydampere og stykgodslastbåde opviste den et stærkt folkeligt element. Allerede fra indvielsen i 1670'erne og i velmagtsårene siden blomstrede således her et mere end robust værtshusliv. I denne forbindelse ikke at forglemme var der tillige beboelse på hver side af den dybe, blinde kanal i den danske hovedstads centrum.

Stedet var ikke videre mondænt, skønt også bedre folks børn med H.C. Andersen som den mest notoriske boede midt i foretagssomheden, når digteren da ikke periodisk flyttede over Kongens Nytorv ind på Hotel du Nord med stadig kontakt til havnen og dens krible-krable liv.

Langt op i 1900-tallet, faktisk til den sidste last-, paket-, eller stykgodsbåd engang i 1950'ernes slutning kastede los, og fritidsskibene så småt begyndte at lægge til ved det høje, solide bolværk, var det bedre borger-skab langt fra fornøjet ved adressen. At havnen dengang, som i nutiden, skulle være forbundet med en særlig herlighedsværdi som man var villig til at betale svimlende summer for – således at have udsigt til master, rær og fulde sømænd – er ikke en relevant antagelse, målt med den tids alen; ikke medmindre man ernærede sig ved havnen. Det gode liv levedes snarere borte fra støjen, snavset og folkelivet ved skibene, læg mærke til det: med ryggen mod vandet i de omgivende gader og kvarterer i Frederiksstaden.

Således fornægtede stormandsanlægget, Amalienborg, nærheden til den salte sø ved med sin ottekant og Eigtveds fire „hotels” at lukke sig om sig selv med front mod egen firfoldige gentagelse. Dengang, og til Amaliehaven en skønne dag banaliserede hele historien, værnede en arbejdsom Larsens Plads, pakhuse og andet af faget kongens slot og tog af for de ydre palæer, Brockendorffs og Schacks. Ganske vist havde kongerne fra bel-etagens gemakker i disse to palæer udsigt til Holmen og kunne

**„Det gode liv levedes snarere borte fra støjen, snavset og folkelivet ved skibene”**

ved selvsyn kontrollere om folkene nu passede flåden ordentligt. Men det var en ren funktionel foranstaltning; rimeligvis har skiftende majestæter i datiden ikke æstetisk nydt udsigten til vand, snarere politisk følt sig betrygget ved synet af lineskibene og kanonernes tal.

Byens indbyggere var som allerede antydte ikke forbundet med havneområderne og havet. De steder folk rent faktisk var noget sådant, regnede de toneangivende ikke for alverden. Dette syn på havne og hav holdt sig længe. Østbanegade og Strandboulevarden ved Frihavnen, begge gennemføringsforbindelser fra midten og slutningen af 1890'erne, fik samtidig med virkeliggørelsen og uden de store kvababbelser anlagt jernbane mellem sig og Øresund; også disse nye store beboelseskvarterer foretrak fastlandet og kom byplanmæssigt aldrig i kontakt med Øresund. Planlæggerne så stadig ingen grund til at understrege nærheden til kysten. Sønset fra byens synspunkt var forbundet med lunefuldhed og det sure slid, ikke noget at prale af. Først op ad nordkysten begynder lystvillaerne for alvor, men her er kontakten til havet jo heller ikke forbundet med arbejdende havne, og alt hvad disse indebar.

### HERLIGHEDSVÆRDI

Siden iagttagelser af denne art var relevante og i nogen grad forklarer boligbyggeriets



afstand fra vandet, har havneområderne dramatisk ændret karakter. Fra fuld aktivitet ved så at sige alle kajpladser til op engang i 1960'erne, over gradvis men sikker afvikling af engagementet – og til nu noget nær tomhed. En helt ny skibsteknologi, udviklet som følge af containerprincippet indførelse, betød radikalt ændrede betingelser for skibenes betjening også i havnene.

De nye tider fordrede i enhver henseende nye anlæg og tømte følgelig de gamle for liv. Dertil kom her til lands overgangen i energisektoren fra kul til olie. Lagerpladserne skiftede af samme årsag karakter fra kulbunker, befordret af høje kørekraner, til olieterminaler med fjernbetjening og nedgravede rør anlæg. Frihavne mistede samtidig betydning og mening af handels- og storpolitiske årsager. Udstrakte afspærrede områder frilagdes, centrale havne blev i takt hermed ledige til andre formål.

Høj himmel med fri havudsigt, gamle pakhusse og uanede muligheder for at bebygge de forladte, brede, velfunderede kaj anlæg udpegede på forhånd disse gamle strukturer som attraktive områder. Skønt der gik en rum tid, før udfordringen blev taget op – for-

mentlig som følge af vanetænkning og forsigtighed over for alle de nye muligheder.

Det lå dog i luften, den friske, at her var en herlighedsværdi, så det gjorde noget. Grundenes pris krævede derfor hurtigt i vejret. På få år, da der først gik hul, inddrog byggeriet betydelige og nu eftertragtede områder som Kalvebod Brygge, Islands Brygge, Nordhavnen og Frihavn og satte et helt nyt præg på det samlede hovedstadsbillede.

I dag er udbygningen af Kalvebodsbryggen og Københavns Frihavn, måske det mest udprægede og karakteristiske havnemiljø i hovedstaden, næsten fuldbåret. Her ses bort fra Holmen med dennes særlige forudsætninger, anvendelse med kunstneriske uddannelsessteder, opera, etc.; og også Kvæsthusbrokvarteret som sæde for det kommende skuespilhus. Delvis en anden historie.

#### GOLDE HAVNEKVARTERER

Frihavnen må for disse betragtninger påkalde sig mest interesse, så sørgeligt mislykket set fra et alment brugersynspunkt – og mishandlet som byhistorisk kilde. Disse

**„Bassinene forekommer i deres aflivede tilstand uden mening og understreger med det mørke bundløse vand mellem husene og de altid forladte kajer den glemte funktion”**

facadeløse nybyggerier som hver for sig kan være gode huse, udgør tilsammen, nu da udbygningen efterhånden fremstår som endelig og kan vurderes, et af de mest gølle kvarterer i det nye København; et område der kort sagt ikke indbyder til frivilligt ophold, og som næppe, trods eksklusive erhvervshuse og lejligheder, tilfredsstillende brugere med drømmen om havnen som miljø og værested. Det sidste kan man hurtigt forvise sig om ved stikprøvebesøg i kvarteret der så at sige altid forekommer mennesketomt, forladt og opgivet. Kun parkerede biler vidner om beboelse.

Sagen er den at havnen, som fundament for de nye huse, står intakt tilbage med bassiner og bolværk. Ingen behøver for så vidt at være i tvivl om eksistensen af en tidligere virkelighed. Havnen består formelt, men



havnen eksisterer trods alle bestræbelser ikke mere, fordi den ikke bruges, fordi skibstrafik som sagt er et forandret fænomen, hvor skibene søger andre anlæg. Havnen som grundstruktur er derfor blevet et tomt postulat, for hvad er en havn uden skibe! Det hænder ganske vist ved særligt ihærdige flådebesøg at Søndre Frihavn med gamle Amerikakaj yder kajplads til fremmede orlogsfartøjer. Det er også det hele og minder, når det sker, om levendegørelsen af krigsskibet Styx ved byen i Palle Niensens foruroligende billedverden. Til daglig, bortset fra Langelinie med denne paradekajs gigantiske panoptiske krydstogtskibe, ligger de lange lige sten-kajer øde hen.

Bassinerne forekommer i deres aflivede tilstand uden mening og understreger med det mørke bundløse vand mellem husene og de altid forladte kajer den glemte funktion. Kvarteret med de høje huslejer råber til himlen i denne tomhed. Her færdes man kun som fodtude hvis det er strengt nødvendigt; der er langt til nødhjælp, såfremt nogen bliver voldelig. Aller helst tager man turen derud i bil og i hvert fald ikke for oplevelsen af andet end forladthed og så selvfølgelig for nybyggeriets skyld, men også kun og i momenter for dettes egen skyld.

Selve anlæggene, det havnetekniske, grundlaget for det hele står tilbage fra de glade dage som et skrælet I:I museum. Fortøjningsringene, man med veneration omhyggeligt har bevaret, vidner om den hedengangne aktivitet. Det stensatte bolværk er ligeledes intakt. Dette er i sin tid bygget til at modtage store skibe med betydelig højde fra vandlinje til ræling, Amerikabåde, langfartsfartøjer med dybe rum, hvorfra man måtte hejse lasten op med kraner, der for længst er væk. Stabelpladser, skure, pakhuse i funktion, jernbanespor, anlægspladser til at bryde monotonien er for længst saneret bort, menneskene der befolkede havnen borte. Kun de overdimensionerede kajer står tilbage som vidnesbyrd, men uden rimelige-

**„Husene, kvarterne af denne art bliver med andre ord ufunktionelle i helheden og derfor uheldige eller ligefrem grimme eller kolde og golde for det funktionelle øjemål.”**

proportioner i forhold til byggeriets dimension. Skulle man i vore dage være begyndt forfra fra fladen strand, ville ingen ansvarlig selvsagt bygge bolværk af den størrelse, men ladet husene rejse sig fra mere menneskelig højde i forhold til havoverfladen.

Her er vi måske ved problemets kerne: den funktionalisme vi gerne hylder i moderne bygningsvurdering er allerede i fundamentet dementeret. Funktionen af kaj anlæggene stammer fra noget andet, fra andre behov, fra en anden historisk virkelighed – praktisk, økonomisk og kulturelt – og kan aldrig, eller i hvert fald ikke i foreliggende byggerier, forliges med disses nye funktion. Husene, kvarterne af denne art bliver med andre ord ufunktionelle i helheden og derfor uheldige eller ligefrem grimme eller kolde og golde for det funktionelle øjemål.

#### NYTÆNKNING

Selve udgangspunktet for et fornyet forhold til havnemiljøerne er altså ikke defineret eller er ikke defineret godt og omhyggeligt nok. En mere kvalificeret tankevirksomhed fra planlæggere og politikere ville i heldigt fald have kunnet bringe dem til at indse behovet for selve grundlagets radikale omformning. Hvorledes dette praktisk konkret skulle give sig udslag må fagfolk tage sig af; givet er også at hensynet til den historiske arv ville forudsætte bevaring af visse strækninger som de var, og som det retfærdigvis også er sket enkelte steder.

Blot kan her antydes at adgang til vandspejlet ved en eller anden form for nedbrydning og nytænkning – måske ligefrem noget med siv og dunhammer – af det ophøjede bolværk kunne være en genvej til forståelsen af

de ændrede forudsætninger for et havnenybyggeris succes. Ganske vist forsøgt på Kalvebodbryggen, men halvhjertet og uden den konsekvens, som ville gøre foranstaltningen indlysende som bærer af en helt ny forestilling om havnen, og som man jo et eller andet sted kan håbe vil blive fulgt op med virkeliggørelsen af det bedste i „Den blå plan”. I det der hidtil er realiseret i havnen, ser vi ikke megen omdefinierende idérigdom og visionær nytænkning – i det mindste ikke under skyldigt hensyn til betragtningerne ovenfor. Man vedtog blot i markedskræfternes navn og med loven om udbud og efterspørgsel i hånden at hvor der er havn, er der også herlighed.

Georg Metz  
forfatter, journalist





Som optakt til kommuneplanstrategi 2015 har Sallingsund Kommune lanceret projekt „Fremtidsbilleder af Sallingsund Kommune”. Hovedformålet er at udvikle nye metoder til at involvere borgerne i den fremtidige udvikling af kommunen. BYPLAN NYT har talt med de tre idémænd bag projektet: Kommunaldirektør Per Flemming Laursen, Sallingsund Kommune, direktør Evald Eriksen, Mercuri Urval A/S og konsulent Peter Kjær, rektor for Arkitektskolen i Aarhus.

# FREMTIDSBILLEDER AF SALLINGSUND KOMMUNE

Sallingsund Kommune er en atypisk landdistriktskommune med 6.250 indbyggere ved Limfjorden. Atypisk fordi den har et velfungerende erhvervsliv og i 2004 kan se frem til at modtage 30 mio. kr. i skat fra salget af Jamo, en af verdens største højttalerfabrikker. „Det svarer til, at vi kunne sætte skatten ned med fire point,” fortæller kommunaldirektør Per Flemming Laursen. „Men det gør vi ikke. Vi bruger bl.a. pengene til at lave Sallingsund Udviklingsfond med ca. 20 mio. kr.”

## BORGERNES VISIONER

Udviklingsfonden skal støtte forslag og visioner, der udspringer af projekt „Fremtidsbilleder for Sallingsund Kommune”. Udgangspunktet er, at politikerne ikke længere skal gætte sig til, hvad borgerne mener og tænker. De skal derimod finde ud af, hvordan de vil forholde sig til de kvaliteter og værdier, som borgerne selv opstiller for kommunens fremtidige udvikling og gennemføre den kommunale udviklingsstrategi i dialog med borgerne.

## PROCESFORLØB

Kommunen har i samarbejde med eksterne konsulenter udarbejdet et procesforløb for borgernes visionsarbejde. I efteråret 2003

går børnehav- og skolebørn i gang med at beskrive deres visioner for Sallingsund Kommune. Om baggrunden for at starte med børnene siger konsulent Peter Kjær, Arkitektskolen i Aarhus: „Børn siger tit så meget, som vi andre ikke tør tænke. De repræsenterer den skæve vinkel.” Børnenes visioner præsenteres på et borgermøde i januar 2004, hvor de voksne Sallingsundborgere skal arbejde videre med børnenes og deres egne visioner. Det endelige resultat sammenfattes i en „Fremtidsbilledbog” på et borgermøde i april 2004 og bliver herefter overdraget kommunalbestyrelsen til brug for budgetlægningen 2005.

## INSPIRATION

Inspirationen kommer fra USA, hvor man bl.a. i projekt Imagine Chicago har arbejdet med „den værdsættende samtale” som dialogredskab. Metoden bygger på den antagelse, at det vi fokuserer på, er det vi får. Fokuserer vi på problemer, bliver vi eksperter i problemer. Fokuserer vi i stedet på ressourcer, værdier og visioner, får vi en tænkning fuld af håb og energi.

„Vi har et markant behov for at sætte perspektiver op for Sallingsunds udvikling,” udtaler kommunaldirektør Per Flemming

Laursen. „Vi er ikke voldsomt ramt endnu, men der er gule farelamper omkring alt, hvad der vedrører udkantsproblematik: Faldende fødselstal, fraflytning af ungdomsårgangene, stigende sociale problemer og en eksport af arbejdspladser.”

## UDVIKLINGSAGENTER

For at skabe en forankring af projekt Fremtidsbilleder har Sallingsund Kommune udpeget 15 „udviklingsagenter”, der skal fungere som lokale ressourcepersoner. Halvdelen af disse er kommunale ledere, resten er borgerildsjæle.

Udviklingsagenterne er kommunens ansigt udadtil og bliver i løbet af processen projektledere, når de eksterne konsulenter trækker sig tilbage. Udviklingsagenterne gennemgår bl.a. et kursus, hvor de undervises i den værdsættende samtale, nytænkning i lokalsamfundet, projekt- og procesledelse m.v.

„Det nytter ikke noget, at konsulenter fra Mercuri Urval styrer processen,” siger direktør Evald Eriksen. „Dette er Sallingsund Kommunes projekt. Det skal gøre kommunen til en dialogpartner med borgerne. Derfor er de lokale udviklingsagenter ekstremt vigtige.”

### VÆRDIBASERET LEDELSE

Projekt Fremtidsbilleder suppleres af et lederudviklingsforløb, hvor chefer, ledere og medarbejderrepræsentanter i Sallingsund Kommune undervises i værdibaseret ledelse. Baggrunden er de ændrede forudsætninger for offentlig ledelse, der skyldes, at borgernes forventninger til kvalitet i den kommunale service er vokset og at behovet for dialog mellem administration og borgere er stigende. „Projekt Fremtidsbilleder er båret af en vision om, at vi kan skabe et bedre samfund,” fortæller Evald Eriksen. „Værdibaseret ledelse er båret af en idé om, at man kan skabe bedre ledelse og bedre service. På den måde falder de to initiativer fint i tråd med hinanden.”

### BØRNEKommune

Sallingsund har som overordnet vision at være en attraktiv bosætningskommune bl.a. ved at sætte fokus på Sallingsund som „Børnenes Kommune”. Kommunens høje serviceniveau på børneområdet og muligheden for at børnefamilier kan finde en bolig i trygge omgivelser til en rimelig pris er blot nogle af de ting, der slås på.

„Markedsføringen af Sallingsund er ny,” fortæller kommunaldirektør Per Flemming Laursen. „Det er ikke en markedsføring, der går på TV-reklamer. Vi satser på den gode lille historie – gerne serveret af børnehaven. Det er ude i frontlinien, der skal laves markedsføring.”

### OFFENSIV PRESSEPOLITIK

En god kontakt til pressen er en vigtig del

af Sallingsunds markedsføringsstrategi. Det er for eksempel kommunalbestyrelsens politik, at hver institution i kommunen skal komme med mindst én historie til den lokale presse i løbet af et år.

„Alt det abstrakte duer ikke, hvis man skal forklare folk, hvad det handler om,” mener kommunaldirektør Per Flemming Laursen. „Det er vigtigt at have et sted, hvor man kan profilere sig og det er i pressen. Og pressen er absolut ikke til det abstrakte. Derfor nytter det heller ikke noget, at kommunen er det, for vi markedsfører til den samme målgruppe: Borgerne. Vi skal tale et sprog, som folk forstår.”

*Jette Esbjørn Hess  
antropolog,*

*Dansk Byplanlaboratorium*



Sallingsund lancerer sig som „børnenes kommune”, bl.a. på grund af pasningsgaranti, gode skoler og den brede vifte af fritidstilbud.

#### Hvis du vil vide mere om:

Sallingsund Kommune  
[www.sallingsund.dk](http://www.sallingsund.dk)

Projekt Imagine Chicago  
[www.imaginechicago.org](http://www.imaginechicago.org)

Den værdsættende samtale  
„Værdsat: værdsættende samtale i praksis” af Charlotte Dalsgaard m.fl.  
Psykologisk Forlag 2002.

# DEBAT

## BEVAR GRÆNSEN MELLEM BY OG LAND – MEN IKKE UD FRA FORÆL- DEDE DOGMER

Den skarpe grænse mellem by og land er en illusion, et forældet byplandogme, som kun findes i planlæggernes hoveder.

Sådan lyder hovedbudskabet i en artikel i BYPLAN NYT 3. Rent bortset fra at 'skarpe bygrænser' under alle omstændigheder hører mere til hovedet end til vore fysiske omgivelser, er artiklens budskaber i bedste fald forvirrende i forhold til de aktuelle planproblemer – i værste fald er de irrelevante og direkte skadelige for en forbedring af praksis.

At langt de fleste i dag bor i forstædernes parcelhuskvarterer, og at indkøbscentrene har en tilbøjelighed til at placere sig i byranden, gør det selvfølgelig vanskeligere at tage middelalderlige fotos af skarpe bygrænser. Men det skal ikke føre til, at man lægger sig på ryggen og giver op. Selvfølgelig må vi indstille os på, at vore jordbrugslandskaber mange steder er på vej fra at være produktionslandskaber til konsumlandskaber, men det betyder ikke, at de så bliver til by. Tværtimod består udfordringen i at kombinere funktionerne, uden det hele ender i forstad og 'restlandskaber'.

Den moderne by er ikke længere begrænset af volde og mure, og det handler om at

udnytte landskabet mellem Ikea, Dansk Supermarked og Bauhaus, citeres Karsten Thorlund for at mene – uden vi i øvrigt får den fjerneste idé om, hvad en sådan udnyttelse kunne bestå i. Hører indkøbscentrene hjemme i byen eller på landet? Det synes jeg passende man kunne starte med at overveje, fordi svaret vil være afgørende for, hvor de bør/ikke bør lokaliseres.

Sammenlignet med mange andre lande er der i Danmark stadig nogenlunde klare grænser mellem byen og det omgivende åbne land, og grænserne handler ikke kun om visuelle forhold. Hele det danske plan-system og miljølovgivning er baseret på en opdeling i by og land (uanset de igangværende dereguleringer), hvor jordbrug og natur har prioritet på landet, og hvor byudviklingen finder sted inden for byzonen.

Jeg er enig i, at by-land-forholdet er radikalt anderledes i dag end for blot 100 år siden. Den gamle relation med værdierne, der blev skabt på landet og brugt i byerne, er historie. Alligevel mener jeg, der er mange gode grunde til at fastholde opdelingen i by og land – til at betragte klare bygrænser mere som vision end som dogme.

For det første handler det stadig om, at der er store ressourcemæssige fordele ved at koncentrere boliger, erhverv og servicefunktioner i byerne, hvor institutioner og infrastruktur kan udvikles langt mere effektivt end på landet.

En opdeling er for det andet til fordel for landbruget, skovbruget og naturen, for ikke at tale om friluftslivet og turismen.

Fastholdelse af overkommelige priser for jord og reducerede muligheder for spekulation i jord til bebyggelse er helt centralt for såvel landbrugserhvervet som naturforvaltningen. Vi må indstille os på, at landet i stadig højere grad bliver urbaniseret, og netop derfor er der grund til at se jordbrugslandskabet med et dynamisk landbrugserhverv som en kvalitet i sig selv.

Opdelingen i land og by er for det tredje særlig vigtig ved de større byer. Er bygrænsen veldefineret, er det i sig selv med til at undgå spekulation i jord og er i øvrigt også det bedste middel til at undgå 'restarealer'. Naturgrundlaget (terræn, vand) samt skove og overordnet vegetation kan anvendes til at afgrænse byen bedre, end det sker i dag. God kontakt, herunder kort afstand mellem by og land, giver desuden bedre vilkår for friluftslivet.

Vi skal fastholde opdelingen af land og by, men vi skal gøre det fra det aktuelle udgangspunkt, ikke ud fra forældede dogmer.

*Jørgen Primdahl  
Institut for Økonomi,  
skov og landskab, KVL*





Brabrand - Tilst, nordvestlig del af Århus. DDO, copyright COWI.

# PLANDANMARK

Dette opslag, Plاندanmark, er tæt integreret med Dansk Byplanlaboratoriums hjemmeside. Der er ikke i BYPLANNYT plads til en dækkende omtale af kommende arrangementer. På Dansk Byplanlaboratoriums hjemmeside [www.byplanlab.dk](http://www.byplanlab.dk) findes yderligere informationer om de arrangementer, der er omtalt i kalenderen, herunder oplysninger om program og tilmelding. Kalenderen opdateres løbende på hjemmesiden.

Nyheder af interesse for BYPLANNYTs læsere, meddelelser om arrangementer mv. kan sendes til [at@byplanlab.dk](mailto:at@byplanlab.dk)

## KORT NYT

### Nye lovforslag om naturbeskyttelse

„Naturen er under pres. I hele Europa bliver mangfoldigheden af dyr og planter mindre. Områderne, som dyrene og planterne lever i, bliver færre og mindre. Både for samtidens og fremtidens skyld, skal der handles. Regeringen vil lette presset på skovene og naturen ved at sikre, at Danmark lever op til sine forpligtelser; hvad angår beskyttelsen af de internationale naturbeskyttelsesområder; habitatområderne. På den baggrund sender regeringen i dag sit forslag til ny skovlov og forslag til ændringer i naturbeskyttelsesloven i høring.” Således hedder det i en pressemeldelse fra miljøministeren. Der foreslås nye regler om skovdrift og om beskyttelse og forvaltning af naturen i de internationale naturbeskyttelsesområder. Desuden skal borgerne „have bedre adgang til naturen til fods, på cykel og til hest, beskeden byggeri såsom skovbørnehaver og spejderhytter skal gøre det lettere for børn og unge at komme ud i naturen, og så skal en frist på 2 år for behandling af frednings-sager sikre, at borgerne ikke kommer i klemme i langtrukne frednings-sager”.

De to lovforslag vil være i høring frem til 19. November 2003.

### Reaktioner på lovforslagene

„Intet tyder på, at den skrantende danske natur får det bedre med miljøministerens udspil til en ny naturbeskyttelseslov, tværtimod. Lovforslaget er mere udtryk for EU-pligt end omsorg for den danske natur”, mener Danmarks Naturfredningsforening (DN) ifølge pressemeldelse.

„Den danske natur bliver delt i et A-hold og et B-hold, hvis miljøminister Hans Christian Schmidts forslag om en ny naturbeskyttelseslov bliver vedtaget i Folketinget. I de internationalt beskyttede

habitatområder vil vi få en A-natur, men resten får B-status. Midlerne vil ministeren bl.a. tage fra amternes forvaltning af de ikke internationalt beskyttede områder; påpeger Danmarks Naturfredningsforening.”

„Det er betænkeligt, at fredninger – der indebærer naturgenopretning – udelukkende kan gennemføres, hvis myndighederne har lyst til at betale for projektet. Det betyder reelt, at den folkelige indflydelse på naturen er sat mere end 10 år tilbage,” mener Poul Henrik Harritz, præsident i DN. Foreningen udsendte i september „Naturens grundlov” sammen med Friluftsrådet, WWF Verdensnaturfonden og Dansk Ornitologisk Forening, DOF. Den var foreningernes bud på, hvad en ny naturbeskyttelseslov bør indeholde for at rette op på situationen.

„En bombe under fredning i det hele taget”, siger David Rehling i en leder i Information, „er forslaget om at et fredningsforslag bortfalder; hvis fredningsnævnet ikke har truffet en endelig afgørelse i sagen inden for to år. Frednings-sager har det med at rumme fælt indviklede spørgsmål, og nu giver ministeren landmænd og andre ejere af naturejendomme en præmie for at forhale sagen: Så slipper de simpelt hen for fredningen.”

### Resultat af havnekonkurrence i Haderslev

Arkitektkonkurrencen om byggeri på Haderslev Havn blev vundet af C.F. Møller. Intentionen var at omdanne den tidligere erhvervs- og trafikhavn til en ny åben bydel med attraktive boligbebyggelser; rekreative områder samt områder for liberale erhverv mv. Ifølge dommerkomiteen disponeres arealet som en nyfortolkning af den tilstødende by. Ud over boligene planlægges et servicecenter i bykernen, et badested i udkanten og en centralt placeret 'kulturø' for koncerter og specielle events, med udgangspunkt i de bevarede siloer. De gamle godsspor bevares og anvendes som gangstier. Så vidt man kan se af illustra-

tionerne tænker man sig kajerne i 'menneskelig størrelse' – der er ikke langt fra fødderne på manden, der sidder på kajkanten, til vandoverfladen! Derudover ses havnepromenader omkring alle bygninger; både og bådpladser; og småbroer til kulturøen og over de nygravede kanaler. Alt i alt kunne det se ud til at have potentiale til at blive et attraktivt miljø.

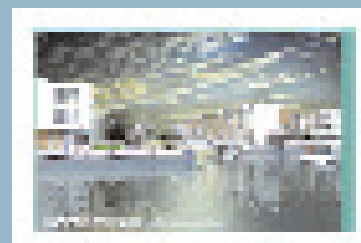


Illustration: C.F. Møller

### Århus fik City Branding Award 2003

„Jeg er særlig glad for, at motiveringen først og fremmest understregede, at man aktivt og konkret må forbedre miljøet – markedsføring kan ikke løse nogen problemer, uden grundlaget er i orden,” siger stadsarkitekt Ole Østergaard til BYPLAN NYT. Begrundelsen i øvrigt var det symbiotiske forhold mellem de to parter; kommunen og cityforeningen, der havde været i forbindelse med oprustningen af Strøget. Kommunen havde taget sig af den offentlige indsats, og erhvervslivsorganisationen havde fulgt op med branding. Prisen uddeles en gang om året – første gang i år – af Retail Institute Scandinavia.

# KALENDEREN

## NOVEMBER

BYMIDTEN PÅ OVERFØRSELSINDKOMST 18. november, København

NYE MULIGHEDER I PLANLÆGNINGEN MED ELEKTRONISKE REDSKABER 19.-20. november, Århus

TEGNESTUEN ARBEJDER  
– OM PLANLÆGNING AF BYENS OFFENTLIGE RUM 25. november, Odense

BYIDENTITET, BRANDING OG BOLIGPOLITIK 27.-28. november, Randers

ARCHITECTUR – MADE IN HAMBURG – Udstilling 4. november-26. november, København

## ANMELDELSE

### Demokratisk ledelse i den helhedsorienterede byfornyelse?

Erhvervs- og Boligstyrelsen, 78 sider, 120 kr.  
Kan bestilles på tlf. 35466666

Rapporten undersøger forholdet mellem demokrati og borgerinddragelse i forbindelse med helhedsorienteret byfornyelse i Esbjerg, Nykøbing Falster og Århus kommuner:

Kan man blæse og have mel i munden? spørger forfatterne med henvisning til forestillingen om en afvejning mellem effektivitet og demokrati. Kan man forestille sig effektive og demokratiske processer, eller er der en tendens til, at demokrati og effektivitet er hinandens modpoler?

Rapporten giver ikke et entydigt svar, hvilket måske også vil være for meget at forlange, men giver et godt udgangspunkt for en refleksion over – og kvalificering af mulighederne for styring i netværk.

Hovedbegrebet i rapporten 'demokratisk ledelse' rummer i sig selv nogle interessante overvejelser. Skal begrebet forstås som *demokratisk* ledelse, der i videst muligt omfang tager hensyn til demokratiske normer og værdier, eller *demokratisk ledelse* med fokus på afvejning af forskellige hensyn.

Ifølge forfatterne rummer begrebet begge aspekter. Demokratisk ledelse skal tage hensyn til demokratiske normer og optimere forholdet mellem demokrati og effektivitet. Demokratisk ledelse handler om at få mange synspunkter på bordet og få dem til at mødes, at optimere brugen af alle aktørers viden, engagement og evner og ikke mindst geare den kommunale organisation til at understøtte denne proces.

Mads Uldall

## DECEMBER

BYPLAN, BOSÆTNING OG LIVSFORM 4. december, Aalborg

KONFERENCE OM NY VANDMILJØPLAN Primo december

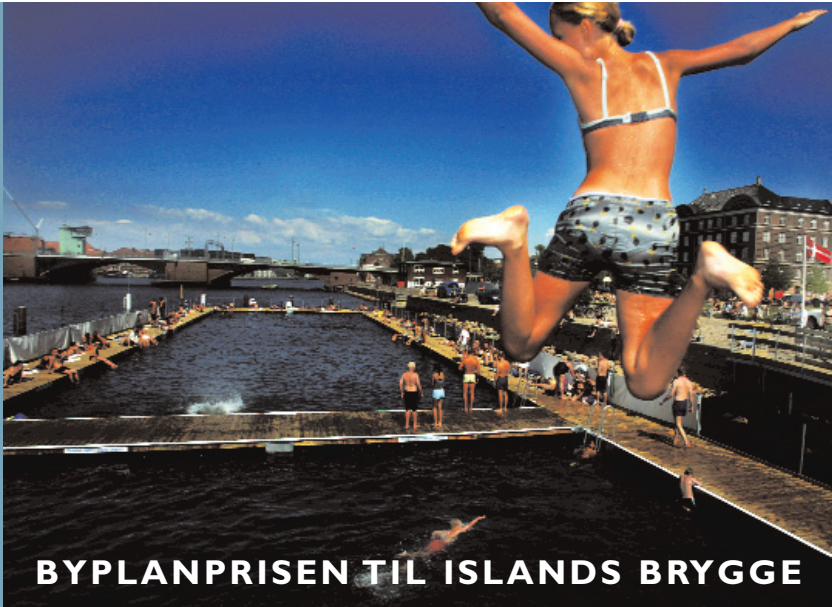
LIBESKIND – Udstilling 26. juni-28. december, København

KIDS IN SPACE – Udstilling 30. april-28. december, København

## JANUAR

SKOV & LANDSKABSKONFERENCEN 2004 28. januar, Frederiksberg

ALESSI TOWERS – Udstilling 21. januar-12. april 2004, København



## BYPLANPRISEN TIL ISLANDS BRYGGE

FOTO: FOLIFOTO

Byplanprisen gik i år til Islands Brygge. Den blev tildelt Københavns Kommune, beboerne på Islands Brygge, ØK og PLH arkitekter i forening, da alle disse parter har demonstreret initiativ og vist vilje til samarbejde på en måde, som kan være til inspiration for andre!

Juryen motiverer prisen med, at Islands Brygge med Havneparken, Havnestaden og byfornyelsen i øvrigt tegner til at blive et af Københavns mest spændende bykvarterer, og siger blandt andet:

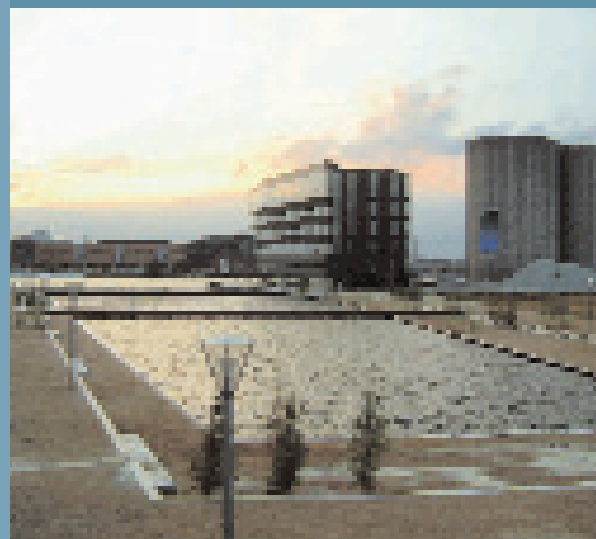
Islands Brygge var i slutningen af 1970'erne et nedslidt og miljøbelastet bolig- og industrikvarter med en 2 kilometer lang havnekaj. Beboergrupperes forslag om rekreative funktioner allerede dengang, og senere om en havnepark, blev fulgt op af Københavns Kommune. Først med anlæg af Havneparken, så af et kulturhus på havnekajen i 2001 og i 2002 af Havnebadet. Alle disse faciliteter har fra starten været med til at give Islands Brygge det liv, som savnes i andre havneprojekter.

Efter lukningen af Sojakagefabrikken i 1991 valgte ejeren – ØK/DS – selv at stå for oprensning og udvikling af et nyt byområde, under stor åbenhed og i konstruktiv dialog med beboerne på Islands Brygge.

Ifølge strukturplanen og lokalplanen for Islands Brygge Syd, Havnestaden, tilføjes området strukturerende elementer i form af en grøn kile i forlængelse af Havneparken, en bred allé med et grønt anlæg i midten og vandbassiner med forbindelse til havnen. Et andet element er omdannelse af en række bevaringsværdige bygninger.

Alt i alt et eksempel på planlægning og byudvikling på en ny måde, hvor både kommune, grundejere og beboere i en frugtbar dialogproces udvikler og omdanner et bykvarter med oplagte og overbevisende kvaliteter.

*Dansk Byplanlaboratorium siger hermed til lykke!*



FOTOS: PLH ARKITEKTER