

BYGENBRUG



ISBN 978-87-87487-22-1

ISSN 0900-3274

26. SEMINAR NOVEMBER 2009
KUNSTAKADEMIETS ARKITEKTSKOLE, KØBENHAVN

DANSK BYPLANLABORATORIUM
BYPLANHISTORISKE NOTER

NR. 64

BYGENBRUG

Byplanhistorisk seminar fredag den 6. november 2009

Dansk Byplanlaboratorium
Byplanhistorisk Note nr. 64

Bygenbrug

26. Byplanhistoriske seminar

Fredag den 6. november 2009

Byplanhistorisk note nr. 64

Redaktion: Gregers Algreen-Ussing, Michaela Brüel, Peder Boas Jensen (ansvarshavende), Ib Asger Olsen og Poul Sverrild

Grafisk tilrettelæggelse: Emil Maj Christensen
Forside: Illustration fra *Carlsberg - vores by* af Entasis (www.entasis.dk)

Copyright: Dansk Byplanlaboratorium og forfatterne

Oplag: 200

Skrifttype: Times New Roman

Trykt hos: KFS AB, Lund, Sverige

ISSN: 0900-3274

ISBN: 978-87-87487-22-1

Dansk Byplanlaboratorium

Byplanhistorisk Udvalg

Nørregade 36

DK-1165 København K

Tlf: +45 3313 7281

Fax: +45 3314 3435

www.byplanlab.dk, db@byplanlab.dk

Formålet med at udgive "Byplanhistoriske noter" er at bidrage til belysningen af den danske byplanhistorie i det 20. århundrede. Det sker blandt andet ved, at planlæggere og andre, der har medvirket, med deres egne ord fortæller om den udvikling, de har deltaget i.

Noterne kan bestå af notater, erindringer eller beskrivelser af særlige emner eller begivenheder, såvel som arbejder af mere forskningsmæssig karakter.

For hvert af de af udvalget afholdte seminarer om særlige planlægningsmæssige emner er der udsendt noter med gengivelse af indlæg og referater af drøftelser blandt seminardeltagerne.

Det er udvalgets håb, at disse "Byplanhistoriske noter" vil inspirere til, at andre på samme måde vil berette om deres oplevelser og erfaringer og således bidrage til fremskaffelse af nyttigt baggrundsmateriale for senere forskning – et materiale, som det ellers ville være vanskeligt at skaffe til veje; og til at inspirere sådan forskning.

Indledning

Byen som fysisk størrelse synes bestandig, næsten uforanderlig. Alligevel ændrer byen til stadighed karakter, og ofte over en kort årrække.

Vesterbro i dag og så dengang, da jeg for et halvt hundrede år siden flyttede ind i Saxogade, synes stort set den samme bydel. De fleste huse, gader og pladser er de samme som dengang. Og så alligevel ikke.

Vesterbro dengang var overbefolket med mange arbejderfamilier i små bitte lejligheder og bunker af børn, der løb rundt og legede i gaderne. Istedgade var et mekka af madbutikker med god, kalorierholdig mad til håndens arbejdere.

I dag er indbyggertallet halveret. Der er ingen børn i gaderne. Indvandrerbutikker har reddet bydelen fra butiksdød. Og efter byfornyelsen er dele af Vesterbro blevet populær blandt mere velaflagte befolkningsgrupper.

Det vi har ønsket at belyse i denne note er potentialitet i genbrug af den eksisterende by og eksisterende bymæssige anlæg til andre formål end de oprindeligt tiltænkte.

Denne problemstilling er i de sidste årtier blevet yderligere aktualiseret i klimadebatten og i ønsket om at bygge bæredygtig by. Ønsket er nu om muligt mere udtalt at begrænse ”urban sprawl” eller så vidt muligt at rumme alt nyt byliv inden for grænserne af den eksisterende by.

Det udløser en række spørgsmål. Hvilke eksisterende bymæssige strukturer og anlæg kan med rimelighed genbruges?

Hvordan forestiller man sig samspillet mellem den historiske by og et nutidigt byliv? Hvordan skaber man balance mellem bevaring af arkitektonisk eller kulturhistorisk værdifulde byanlæg og genbrug til andre formål?

Eller bredt sagt, hvordan sikrer vi kvalitet i planlægningen under disse nye vilkår for byens udvikling?

Jannik Nyrop tager os til Odense. Han fortæller overordnet om indsatsen til omdannelse og genbrug i hele Odense by, om at gøre den eksisterende by attraktiv og derefter især om forudsætningerne for og processen ved omdannelsen af Odense gamle havn til by.

Jonas Møller beretter mere generelt om udviklingen af bykerne og forstad, om byen der spreder sig, om bykernen der får stadig mere betydning. Bebo-

erne flytter ud, butikker og kontorer flytter ind. Bykernen er overbefolket i arbejdstiden - ellers tom. Poul Sverrild har arbejdet med planlægning af Avedørelejren fra kaserne til civilt bykvarter. Her har man i Hvidovre stået overfor et hidtil uprøvet projekt, at skulle genbruge en eksisterende bystruktur med høj bevaringsværdi.

Asbjørn Gade-Nielsen har arbejdet med Flyvestation Værløse, et andet militært anlæg til civilt genbrug. Det er en fortælling om bevaringsværdig by, store hangarer, kulturhistorie, smuk natur, beskyttede dyrearter, rekreative muligheder, miljøproblemer og økonomiske interessekonflikter.

Ib Asger Olsen behandler emnet genbrug af trafikarealer. Det handler især om det fintmaskede jernbanenet, der dækkede landet for 100 år siden, og som nu benyttes til boliger, parker og nye stier i landskabet.

Til sidst gennemgår Svava Riesto og Malene Hauxner omdannelsesprojektet *Carlsberg - vores by* som eksempel på, hvordan bevaringsindsatsen er uløseligt sammenknyttet med visionen om den nye by. Denne del af noten er en skriftlig uddybning og yderligere bearbejdelse af Svava Riestos mundtlige indlæg på seminaret.

Planen blev sidste år præmieret som verdens bedste.

Hvert indlæg blev efterfulgt af diskussion mellem indleder og sal, diskussioner, som også er refereret i denne note*.

Peder Boas Jensen

* Lydbåndet var desværre af dårlig standard. Det har betydet, at vi ikke har kunnet identificere alle deltagere i diskussionerne, at enkelte indlæg helt har måttet udgå, og at andre har været genstand for redaktionens fortolkning.

Indhold

<i>Jannik Nyrop</i> Omdannelse af Odense Havn	8
<i>Jonas Møller</i> Bykernen og forstaden	16
<i>Poul Sverrild</i> Avedørelejren, fra kaserne til kvarter	22
<i>Asbjørn Gade-Nielsen</i> Omdannelse og genbrug af Flyvestation Værløse	30
<i>Ib Asger Olsen</i> Genbrug af trafikarealer	41
<i>Svava Riesto og Malene Hauxner</i> Perspektiver på bevaring og udvikling At grave efter stedets ånd - kældrenes rolle i omdannelsen af Carlsberg	48
Deltagerliste	57
Oversigt over Byplanhistoriske noter	60

Velkomst

Michaela Brüel, arkitekt, formand for Byplanhistorisk Udvalg

Velkommen til jer alle.

Det er dejligt, at så mange (110) har haft lyst til at deltage i årets byplanhistoriske seminar.

Vi ville egentlig have holdt et seminar om bevaring, men det blev for lidt dynamisk.

Vi ville hellere fokusere på, hvad bevaringsværdier kan bruges til.

”Bygenbrug” optræder i mange skikkelser – det vil dagens program afspejle:

Genbrug finder sted i havne- og industriområder, i bykerner og forstæder, i offentlige institutioner og på trafikarealer.

Fælles for genbruget er, at det tilfører kvaliteter til byudviklingen. Et nyt, måske lidt ”fersk” byområde får forærende en sjæl fra starten.

Genbrug er ikke problemfrit: Hvornår overskrider man grænsen for, at en ny anvendelse kvæler det oprindelige anlæg? Dagens gåture på Holmen (3 stk.) kan bruges til at perspektivere den diskussion.

Genbrug rejser også diskussionen om den fjerde dimension – tiden – i planlægningen: Hvornår skifter et område planstatus?

Hvordan sikrer vi, at både den oprindelige anvendelse og den nye sikres optimale vilkår i overgangsperioden?

Københavns Kommuneplan 2009 giver et bud på det med bestemmelser om, at ”perspektivområder”, som er udpeget til byudvikling efter den 12-årige planperiode, typisk havne- og banearealer, midlertidigt kan anvendes til andre formål. Typisk kreative erhverv og kulturelle formål, men med respekt for den oprindelige hovedanvendelse.

Jeg glæder mig til dagens oplæg og diskussioner!

Frank Allan Rasmussen fra Halsnæs er desværre blevet forhindret i at deltage med sit oplæg om stålbyen Frederiksværk.

Heldigvis har vores ordstyrer, museumsleder Poul Sverrild tilbudt at erstatte oplægget med et indlæg om Avedøre Stationsby – et tidligere militæranlæg, der nu er under omdannelse til integreret byområde.



Figur 1. Odense i et landsplanperspektiv

Omdannelse af Odense Havn

Jannik Nyrop, arkitekt maa., planchef i Odense.

Det er nu 25 siden, at jeg første gang bidrog med et indlæg i Byplanhistorisk Udvalg. Jeg var ung og mødte med ærefrygt en masse ældre kvinder og mænd med gråt hår. Nu er jeg selv 60 og møder stadig med ærefrygt en mængde unge mennesker, men også mange ældre og jævnaldrende, som jeg kender.

Kort om Odense

Odense er et større bysamfund med små 190.000 indbyggere. Omkring 90 % bor i det sammenhængende byområde, midtbyen og forstæder, både de tætte, indre forstæder og de ydre.

Odense ligger i et område med vanskelige udviklingsmuligheder. Kigger man i den seneste landsplanredegørelse er interessen omkring statslige og andre investeringer samlet i Københavnsområdet og det østjyske bybånd (se fig. 1.)

Dilemmaet i de større byer er at balancere ønsket om vækst med ønsket om bæredygtighed, hvor ønsket om vækst politisk er den store og populære drivkraft. Det gælder for trafik og transport, for byggeri, men også for social bæredygtighed ved bevaring og genbrug.

Bevaring og genbrug vs. byudvikling

Næste kommuneplan er til vedtagelse i december 2009. Vi har, som jeg ikke har set i ret mange andre byer, undersøgt gældende planer og gjort rummeligheden i fremtidige, i dag ubebyggede, byarealer op. Den er stor.

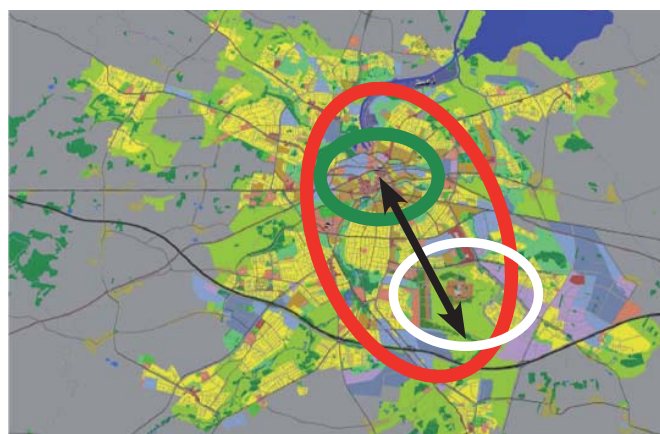
Der er reserver til nybyggeri af 6.000 boliger til opførelse i de næste 12 år. Og jeg tror, der er areal til brug for nyt erhvervsbyggeri de næste 30 – 40 år. Det er en voldsom rummelighed, ikke mindst krisen taget i betragtning. Efter prognoserne er der kun behov for areal til 1.600 boliger i samme 12 år. Det har betydet, at vi har sagt stop for udlæg af nyt byareal.

Ca. 40 % af byudviklingen de sidste 10 år er sket i form af byomdannelse eller genbrug i den eksisterende by. Det gælder i form af fortætning og genbrug af eksisterende byareal til erhvervs- og servicevirksomhed, som ikke længere fungerer. På fig. 2 er vist de områder i Odenses centrale bydele, som er udlagt til byomdannelse eller genbrug de kommende år.

Hensynet til bæredygtighed har sat fokus på fortætning og genbrug og også i høj grad på trafik og transport i byen. Det er derfor besluttet, at de nævnte 40 % af byudviklingen i den eksisterende by og byzone på kort sigt skal forøges til 50 %. På længere sigt håber vi at komme op på 75 %.

Derfor er det også besluttet, at den beskudne udvikling, vi forventer i det åbne land, udsættes. Dagsordenen i de kommende år vil være temaplanlægning, hvor byudvikling og byomdannelse, planlægning for det åbne land, kulturhistoriske værdier og planlægning for fritidsaktiviteter kobles

Figur 2. Potentiale for genbrug (rød), bymidten (grøn) og campusområdet (hvid)



sammen. Hensigten er at droppe den traditionelle form for arealforvaltning, som, indrømmet, mange kommuner og også Odense kommune har praktiseret.

Byomdannelse i Odense kommune

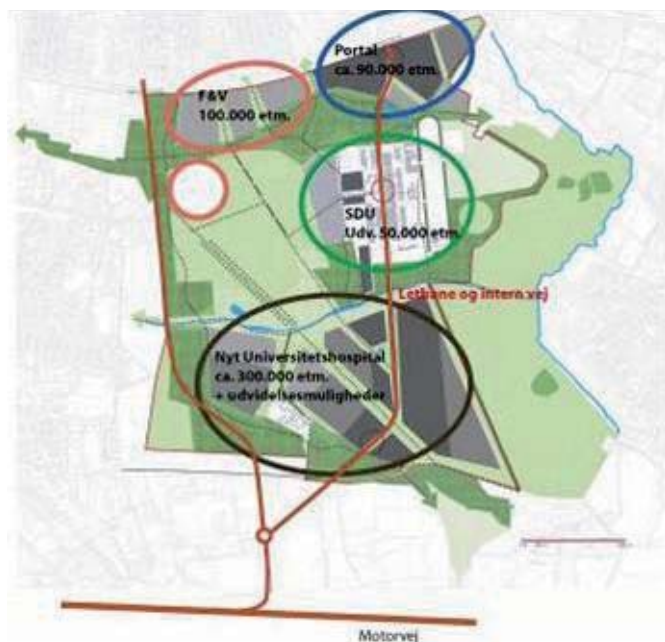
Ser man overordnet på Odense kommune, kan man sige, at den røde cirkel (se fig. 2), omkranser de områder, hvor potentialet for arbejdet med genbrug af eksisterende byarealer er størst. Disse fortætningsområder spænder ud mellem middelalderbyen mod nord og campus med det store universitet mod syd.

Meget kort om campus kan man se, at denne campus er en rigtig campus med universitetet placeret midt i et stort grønt område. Men det er også et byareal til fortætning, hvor et nyt, stort Odense Universitetshospital skal placeres og samarbejde med universitetet. Middelalderbyen vender jeg tilbage til.

Fortætning og byomdannelse i disse fortætningsområder som omkranset af den røde cirkel vil også påvirke bæredygtigheden i byens fremtidige trafik- og transportarbejde. Som i Århus, det østjyske bybånd og i Storkøbenhavn arbejder vi stærkt på etablering af en letbane, som gør den kollektive trafik væsentlig mere konkurrencedygtig.

Helhedsplanen for campus omfatter en helt ny forsker- og videnspark, et eksisterende universitet

Figur 3. Helhedsplan for campus



under kraftig udvikling og det nye universitetshospital på ca. 300.000 etagemeter bundet sammen af en letbanetracé fra motorvejen i syd og nord på ind mod midtbyen. Det overvejes endda at lade letbanen, der er eldrevet og uden CO2 forurening, passere gennem en overdækket hospitalsgade med butikker og restauranter.

Campus rummer et enormt fortætningspotentiale. Og letbanen i kombination med store velplacerede parkeringspladser muliggør en væsentlig ændring af transportkulturen i Odense:

Det bliver lettere at komme fra campus og de sydlige dele af Odense til bymidten og DSB's banegård. Og det bliver omvendt lettere at komme fra bymidten og det landsdækkende net af togforbindelser syd på og til campus, der ved fuld udbygning vil blive besøgt af ca. 60.000 mennesker om dagen.

Byomdannelse i bymidten

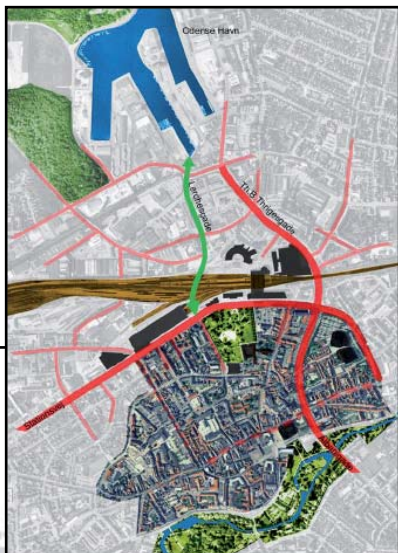
Nord for fortætningsområderne (fig. 2) som omkranset af den røde cirkel ligger bymidten, hvor der er udarbejdet kvarterplaner for bymidte og havneområdet. Der er gennem mange år arbejdet med undersøgelser af bylivet, bygningernes funktion og indretning af uderum mm. Og vi satser kraftigt på fortsat byomdannelse, genbrug og fortætning.

Trafik er ikke hovedemnet for dette seminar. Alligevel påstår vi, at planlægning for trafik i hvert fald i byerne er planlægning for byprojekter. At give bilen mindre plads, at erobre mere rum til mennesker og menneskeligt ophold er at øge mulighederne for en heldig udvikling af bymidten. Det er ikke kun et trafik- eller CO2-projekt at flytte transport fra biler til letbaner, busser og cykler. Det er også, og især, et byprojekt, der forøger byens tiltrækningskraft.

I Odense har vi de sidste 10 år kunnet tiltrække flere beboere til midtbyen, også relativt flere end i Århus og Aalborg. Det viser nogle af de undersøgelser, vi løbende foretager, at tiltrækningskraften er blevet større. Og det skyldes den netop omtalte politik.

Vi bruger en lang række værktøjer i udviklingen af vores by. Vi foretager som nævnt analyser af bylivet. Vi er undervejs med en ny byrumsplan, der identificerer niveaudelingen og de dynamiske

Figur 4. Mulig forbindelse mellem havn og bymidte



faktorer i forskellige byrum. Vi er også næsten færdige med en arkitekturpolitik.

Og så er der besluttet en kulturpolitik, der sammen med planlægningen for trafik og mobilitet, fortætning og funktioner i bymidten skal gøre bymidten endnu mere attraktiv, så endnu flere mennesker vil bruge bymidten til bosætning og i fritidslivet.

Bymidten, banen og havnen

Takket være planlægningen for trafik og mobilitet og takket være den fortætningstænkning vi, som det fremgår, har dyrket i nogle år, er der også opstået behov for en udvidelse af de centrale bydele. Det drejer sig bl.a. om det område, som er beliggende mellem middelalderbyen syd for banen og havnen nord for.

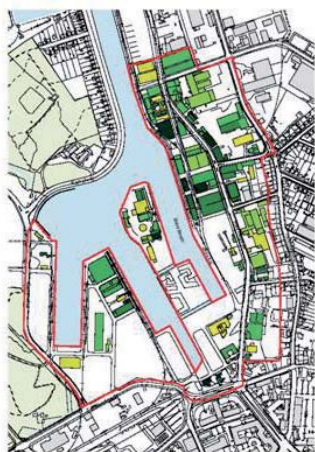
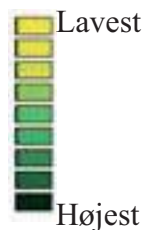
Her er det helt centralt at skabe nye og bedre forbindelser for cyklister og fodgængere eller i det hele taget at bryde den barriere, som banen er.



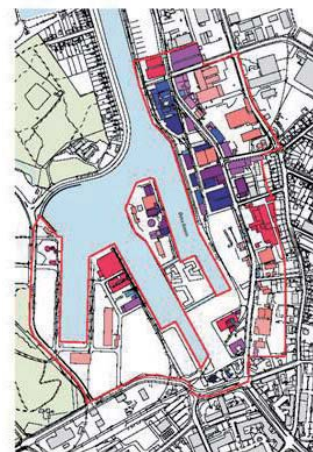
Figur 5. Kvarterplan By Havn

Figur 6. Registreringer

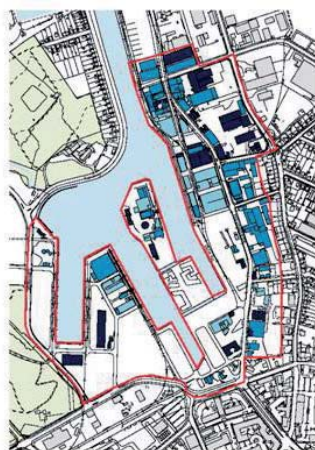
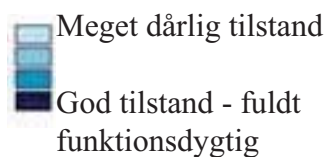
Kortlægning af arkitektonisk værdi



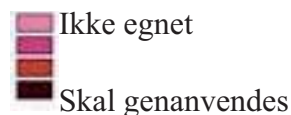
Kortlægning af kulturhistorisk bevaringsværdi



Kortlægning af tilstandsværdi



Kortlægning af bygningernes egnethed til genanvendelse



Middelalderbyen er opstået omkring Odense Å. Men med industrialismen blev der behov for en større havn. Der blev derfor for ca. 200 år siden helt ude fra Odense Fjord gravet 7 km kanal med skovl og kørt bort på hestevogn. Sådan fik Odense sin dengang moderne havn.

I begyndelsen af 1860'erne blev banen anlagt. Arealerne nord for banen og med god forbindelse til havnen blev for størstedelen anvendt til industri. Det er derfor nu et problem at få forbundet middelalderbyen med disse nye byomdannelsesområder og de arealer, hvor der sker noget nede på havnen.

Det er en af de helt centrale problemstillinger i arbejdet med planlægningen for Odense By.

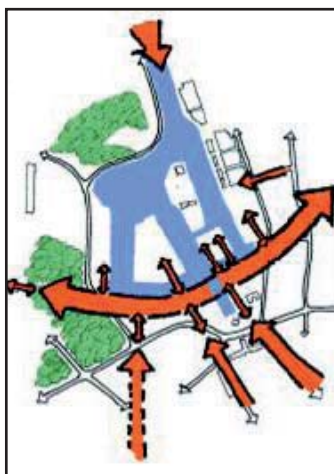
Nye byplanmetoder

Vi arbejder meget lidt med formelle byplanbestemmelser som bebyggelsesprocenter, højde og drøjde mm. Ikke forstået sådan, at vi ikke udarbejder kommuneplanrammer og lokalplaner helt efter bogen. Men det vi især forsøger er altid fysisk at illustrere mulighederne i en byomdannelse.

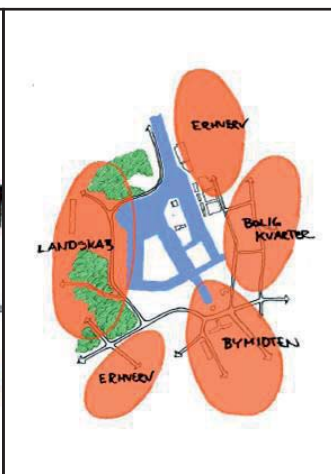
Når man så ser en sådan ”trigonometrisk model”, så skal den ikke forstås som et billede på, hvordan det pågældende bykvarter nøjagtigt og i alle detaljer skal se ud i fremtiden. Den skal i stedet forstås og benyttes som et brugbart middel til at komme i dialog mellem f.eks. investorer, rådgivere og kommunens forvaltning.

Odense kommune er desuden med i et Plan09 forsøg, hvor vi på samme måde prøver at gøre

Figur 7.
Havneplanens hovedgreb



Figur 8.
Havnens omgivelser



kommuneplanrammerne mere levende, igen som et mere brugbart middel i dialog med andre. Men selvfølgelig skal det ske med fuld respekt for kommuneplanrammernes retlige status og betydning for arealanvendelse mm.

Det er sådanne metoder, vi bruger for at fremme dialog med befolkningen, med politikerne, med investorer og til fremme af god faglig dialog mellem professionelle rådgivere, arkitekter, ingeniører osv. og forvaltningen.

I hele denne proces har vi i første omgang især interesseret os for omdannelse og genbrug i bykernen og for de muligheder, der ligger i genbrug af de egentlige havnearealer. Men det har så betydet, at andre ejere af gamle bygninger og industrianlæg i området mellem bykernen og havnen vågner op og begynder at røre på sig.

Foreløbig er der ikke sket det store. Få områder er solgt. Men vi har god kontakt til mange af de ejere og erhvervsdrivende, som begynder at interessere sig for at flytte og give plads til andre bymæssige aktiviteter.

Byomdannelse på havnen

Nu til transformation af selve Odense havn. Det udløser som oftest en forvirret og diffus diskussion om endemålet: Hvordan bygger vi havnen om til by, men på en måde så byen fortsat ligner havnemiljø? Det, tror jeg, er en misforstået romantisk ide. Vi skal alene satse på at bygge god by.

I Odense arbejder vi med ejerskab til planer og projekter. Som andre kommuner kontakter vi befolkningen, inden de mange streger skal slås, holder konferencer osv., skaber ejerskab og meningsfuld, løbende debat. November 2002 blev afholdt en sådan konference med ca. 3.000 deltagere, investorer og almindelige borgere. Den handlede især om havnen.

Odense havn er en lang kanalhavn. Kigger man på havnens omgivelser, må det være en vigtig målsætning, at havnearealerne med deres fremtidige anvendelse indpasser sig med, eller spiller sammen i synergi med naboarealerne.

Der blev udarbejdet en foreløbig og uforpligtende skitse til forbindelse med naboerne. Det drejer sig

om Skibhuskvarteret mod øst, som i dag har meget dårlig forbindelse til skovene vest for havnen.

Og det drejer sig om udbedring af de omtalte dårlige forbindelser mellem havnen og middelalderbyen.

Hovedgrebet blev en ny øst - vestlig akse, som blev fremlagt i form af en "trigonometrisk model", som også omtalt, til brug i dialog med investorer og befolkning.



Figur 9. Odense Havn 1905

Bevaring i havnen

Jeg har sagt, at når vi bygger på havnen, så er det for at bygge by og ikke for at bygge by med fortsat præg af havnemiljø. Men det betyder ikke, at så sletter vi alle historiske spor. Vi kan jo se, hvordan gamle bygninger er noget af det mest populære, folk kan kigge på.

Der er i Odense udviklet særlige metoder til vurdering af arkitektonisk værdi, historisk værdi, bygningernes tekniske tilstand og mulighederne for genbrug. Gamle værdifulde bygninger skal ikke kun bevares. De skal også genanvendes. Beskyttelse og benyttelse skal gå hånd i hånd.

Igen, disse metoder er ikke stadfæstet i retlig forstand. De er også værktøjer til fremme af dialog, når der opstår projekter til genbrug. Og vi arbejder også med såkaldte nedslag, dvs. projekter der dukker mere eller mindre tilfældigt op i byen.

Havnen med naboområder er ikke jomfrueligt land, hvor man starter med projekter i den ene ende for så successivt at følge op til hele planen er imple-

menteret. Etapevis omdannelse af eksisterende by er langt mere kompliceret en etapevis byggemodning og udvikling af ny by på bar mark.

Der skal benyttes helt nye redskaber for at opnå, hvad man kunne kalde godt bygenbrug.

Genbrug ad hoc

Tag et tilfældigt bykvarter i havnen, et bykvarter hvor alt er gået i stå. Vi investerer penge i genbrug af en gammel, kedelig betonbygning, der skal genbruges til kontorformål. I en slags kuvøse for iværksættere udvikler vi sammen med Realdania den ny arkitektur, et nyt og spændende hus. Det skaber interesse blandt ejere og erhvervsfolk i naboområder og nabobygninger.

Der er altså ikke tale om rigid etapedeling af byomdannelsen i Odense havn. Vi går ind ad hoc, hvor investorer har lyst til at prøve kræfter. Og vi styrer med metoder til dialog som allerede beskrevet.

Vi bruger også åbne arkitektkonkurrencer, har netop afsluttet en arkitektkonkurrence om Byens Ø, et af mange delområder i havnen. Der blev arrangeret byvandring, hvor borgerne kunne bidrage til udformning af konkurrenceprogrammet.

Projektet er også bundet op på kommunale kroner. Der er foreløbig skudt ca. 90 millioner kommunale kroner i det pågældende projekt om Byens Ø.

Events som metode

Vi er stærkt på banen mht. planlægning for pladser og kajanlæg mm., byrum i det hele taget. Vi bruger penge på kommunens kulturstrategi. Vi overtager f.eks. gamle, bevaringsværdige bygninger og genanvender dem til kulturelle formål.

En anden metode til at bygge ejerskab er løbende at arrangere events. Forladte bygninger i havnen bliver tilladt anvendt til ikke alt for bekostelige kulturelle begivenheder.

Kommunen betaler lys og varme, men stiller samtidig krav til arrangementet, at det f.eks. i forhold til brandmyndighederne kan betragtes som uden risici for deltagerne.

Og vi afholder festival hvert år. Den første blev afholdt i 2006, hvor ca. 10.000 besøgte havnen, et imponerende antal i Odense. Disse festivals er blevet gentaget alle følgende år med stadig større succes.

For at runde af

Det er et must at skabe politisk ejerskab gennem ejerskab i befolkningen. Vi skal undgå dårlig presse med skæve historier uden brugbart indhold. Vi skal fremme, at folk fortæller gode historier, f.eks. at folk skriver læserbreve om en tur i havnen eller positive oplevelser med brugen af en gammel ejendom.

Vi har erfaring for, også langt tilbage, før havnen kom i spil, at vi skal være på forkant i dialog med investorerne. Vi skal stå vagt om visse enkle principper, f.eks. om bevaring, hovedgreb, højde og drøjde, pladser og biler. Men vi skal ikke låse os fast i detaljer.

Og vi skal, især i den nuværende situation have is i maven, holde fast i principperne, og tåle at kunne vente. Den største udfordring er at skabe holdbare løsninger, at kunne håndtere de kortsigtede interesser uden at forråde den bæredygtige by på det lange sigt.

Diskussion

Spørgsmål fra salen

Hvordan undgår man, at den øst-vest gående akse mellem middelalderbyen og banen ikke bliver en ny barriere?

Jannik Nyrop

Det er klart, at der skal arbejdes mere detaljeret med denne nye trafikforbindelse, netop for at den ikke skal blive en ny barriere. Og det bliver under ingen omstændigheder en barriere så voldsom, som banen er i dag.

Mellem det østlige naboområde med Skibhuskvarteret og det vestlige med skovene er der ikke de større problemer. På den tilmålte tid har jeg ikke kunnet gå i dybden med trafikplanlægningen for

Odense. Idéen er at flytte mest muligt af biltrafikken længere ud i periferien. Der bliver en ekstra forbindelse over kanalen, og vi får fjernet tung trafik fra havnen. Alt sammen for at mindske evt. barriereeffekter mest muligt.

Hans Kristensen

Hvad er det forventede tidsforløb? Tidshorizonten rækker jo længere frem end kommuneplanrammerne? Hvornår ca. forventer I at være i mål?

Jannik Nyrop

Byomdannelsen i campus, på havnen og i andre store byomdannelsesområder omfatter i nærheden af 3½ million etagemeter. Hvornår vi er i mål, ved jeg ikke. For havnen tror vi på en proces over 10-15 år.

Min pointe er, at vi skal fastholde de vedtagne rammer for udviklingen på det lange sigt. Så kan vi tåle nedgangsperioder, evt. imødekomme uforudsete kortsigtede interesser osv. Vi skal veksle mellem en mere fast strategi i visse områder, og så en mere flygtig og fleksibel strategi for ”undergrundskulturer”, midlertidige anvendelser eller gæsteoptræden i andre. For havnen tror vi som sagt på en proces over 10-15 år, i den nuværende økonomiske situation måske mest på de 15. Vi afviser ingen investorer. Der er opbygget et stærkt politisk ejerskab til planerne. Og der har ikke - måske lidt på det sidste - været ført politik eller valgkamp om havnen. De langsigtede rammer for udviklingen har ingen i hvert fald forsøgt at røre ved.

Spørgsmål

For det første: Regner I med, at havneplanerne er realiseret, inden havene som forventeligt stiger? Og hvad gør I i den anledning? Det er jo et problem, at man gerne vil planlægge for, at byerne kommer ned til vandet, når det i stedet er vandet, der kommer op til byerne. Og for det andet: Den omtalte øst - vest gående akse ligner mest en landevej, der løber gennem byen. Hvad med at udforme den som en bygade?

Jannik Nyrop

Vi får også vandproblemer i Odense havn. Jeg er bange for, at vi ikke har forhøjet pierne tilstrækkeligt, kun 20 cm. Når vi går i detaljer med projekteringen, er vi begyndt at lægge mere på.

Mht. den øst - vest gående akse har jeg tidligere svaret, at der skal en mere detaljeret projektering til bl.a. for at mindske barriereeffekten.

Gregers Algreen-Ussing

Hvad ligger der i begreberne arkitektonisk værdi, historisk værdi, teknisk tilstand og mulighederne for genanvendelse? Det er en spændende diskussion. Man skal helt ind i huset og diskutere genanvendelse i relation til bevaringsværdi og teknisk tilstand.

Jannik Nyrop

Jeg nævnte i mit indlæg balancen beskyttelse - benyttelse. Og det er netop en balance. Går man for langt i den ene retning er det ødelæggende for bevaring af huset, og går man for langt i den modsatte retning bliver mulighederne for genbrug og i mange tilfælde for de økonomiske vilkår urimelige. Tag f.eks. en flot, historisk egetagskonstruktion. Den skal bevares. Og det sætter grænser for, hvad loftet kan bruges til.

Jens Galsøe

Har I overhovedet nogen til at investere i alle disse planer, når man tager i betragtning, hvad der sker i andre byer?

Jannik Nyrop

Rammerne for omdannelsen af Odense havn er så fleksible, at de også kan rumme udvikling, som ikke forudset på nuværende tidspunkt. Det farlige under den nuværende lavkonjunktur er, at man f.eks. bliver eftergivende overfor en investor, der f.eks. vil rive en bevaringsværdig bygning ned eller i strid med planerne vil bygge et moderne kontorhus, en by i byen. Lavkonjunkturer er måske farligere end højkonjunkturer i forhold til de investorer,

der ræsonnerer: Nu kan jeg få en byggegrund billigt, og nu kan jeg få det, som jeg vil have det med politikerne, for de længes og er efterhånden helt syge for at opleve kraner, vækst og udvikling.

Spørgsmål

For det første: Hvor mange af arealerne er i kommunens eje, og hvor mange ejes af private? Betyder det noget for Jeres planlægning, om arealerne er i kommunalt eller privat eje? For det andet: Når I inviterer borgere med i planlægningsprocessen, hvordan finder I så ud af, hvem der skal inviteres?

Jannik Nyrop

Vi bruger mange former for inddragelse af borgere.

Havnefestivalen er et initiativ. Når folk så kommer forbi med fadbamse og en pølse, så fortæller vi om havnens fremtid. Vi viser med vandpolo, hvordan man også kan bruge vandet. Vi lægger flåder ud i bassinerne, hvor der bliver spillet musik osv. Det er den brede ejerskabsmodel.

Den smalle er at arrangere konferencer for professionelle rådgivere, ejendomsspecialister og investorer. Det er vigtigt, at vi i en sådan dialog kan fortælle om vore tanker og idéer, ikke enten at være alt for tamme og tilbageholdende eller omvendt at være alt for rigide i vore krav til de private projekter.

Der bliver også som nævnt i mit indlæg arrangeret byforum og byvandring, f.eks. hvor borgerne kan bidrage til udformning af et konkurrenceprogram for arkitekter.

Spørgsmål

Og hvor meget ejer I af havnerarealerne?

Jannik Nyrop

Arealerne er oprindeligt ejet af Odense Havn. Da byomdannelsen kom i gang, fik kommunen lov at købe op og gå ind med infrastruktur og investeringer. Det scenarie skiftede med valg af en borgerlig

kommunalbestyrelse. Så nu producerer vi rammer for udviklingen. Begge modeller har vist sig brugbare til min store forundring. For jeg troede til at begynde med mest på den første som den bedste.

Spørgsmål

Jeg vil spørge til din historieopfattelse. Du sagde i dit indlæg, at dette har været havn, og nu skulle det være by uden præg af havn, men at enkelte bygninger nok kunne være bevaringsværdige.

Jannik Nyrop

Indrømmet, jeg var meget kontant i mit indlæg. Jeg bryder mig ikke om romantiske drømme som drømmen af en gammel havn med skibe, der sejler ud og ind med røg i skorstenen. Det betyder ikke, at der ikke skal være spor af fortiden. I mange andre nu forladte havne bruges fine brosten, designmanualer og infrastruktur, som slører de historiske spor. Vi bruger børstet beton og andre rå materialer, sådan som man netop har brugt i den gamle havn.

Spørgsmål

Hvordan sikrer I Jer mod genbrug af den tidligere rå havn til alt for pæne boliger og erhvervsdomiciler?

Jannik Nyrop

Her er et eksempel: Der er bygget almene boliger, et halvt hundrede stykker lagt ud i en boligkarré ind mod en stor plads, anlagt af kommunen for 5 år siden beregnet på byliv og med en tom stueetage. Her har været forsøg på indretning af bank og andre funktioner, som ikke har noget med frodigt byliv at gøre, men indtil videre står det stadig tomt.