

MENNESKE OG BY – IDEOLOGI OG PLANLÆGNING



30. SEMINAR NOVEMBER 2013

DANSK BYPLANLABORATORIUM
BYPLANHISTORISK SKRIFTSERIE

NR: 72

Indhold

| | |
|---|----|
| Michaela Brüel: <i>Forord</i> | 3 |
| Hans Kristensen: <i>Indledning</i> | 4 |
| Jan Gehl: <i>Fra Jane Jacobs til Liveable Cities</i> | 8 |
| Tom Nielsen: <i>Byen som begreb - er opfattelsen af byen under forvandling?</i> | 14 |
| Kristoffer Lindhardt Weiss: <i>Bypolitikens genkomst</i> | 24 |
| Henning Bech: <i>Byen som mødested</i> | 26 |
| Alexander Ståhle: <i>Stadskvaliteter efterfrågas</i> | 33 |
| Peder Boas Jensen: <i>Er Ørestad en by?</i> | 40 |
| Pernille Schyum Poulsen: <i>Forstæderne som eksperiment</i> | 50 |
| Referencer og fodnoter | 62 |
| Deltagerliste | 65 |
| Oversigt over Byplanhistoriske noter | 68 |

FORORD

Michaela Brüel

Det er mig en stor glæde at præsentere Byplanhistorisk Udvalgs nyeste skrift, som udspringer af seneste byplanhistoriske seminar, afholdt i november 2013 på Ørestad Skole.

Ideen til seminaret udsprang af en bemærkning, landskabsarkitekt Ib Asger Olsen, kom med på et udvalgsmøde for snart to år siden: Hvorfor er nutidens arkitektur så underlig? Bemærkningen fængede, og en seminarforberedelsesgruppe blev nedsat. Gruppen bestod af sociologerne Hans Kristensen og Niels Helberg samt arkitekterne Jens Clemmensen og Peder Boas Jensen. Gruppen skaffede seminaret plads på Ørestad Skoles bibliotek – et scoop, da netop planlægningen og udviklingen af Ørestad var et væsentligt emne på seminaret. Eneste hage ved mødestedet var, at pladsen var begrænset, mens søgningen til seminaret var så stor, at flere deltagere måtte afvises.

Ib Asger Olsen nåede desværre ikke at være med i seminaret, da han blev syg og døde af cancer i december 2013. Men han så helt rigtigt, da han sparkede temaet i gang.

Det er glædeligt at mærke den store interesse for at evaluere, hvordan realiserede byplaner fungerer for de mennesker, der skal leve i områderne.

Jeg vil gerne rette en stor tak til seminarforberedelsesgruppen Niels, Hans, Peder og Jens, der også har stået for redigering af dette skrift. Desuden en stor tak til afdelingsleder Elisabeth Flinck fra Ørestad Skole, som hjalp os med den praktiske afvikling af seminaret.

Michaela Brüel
Formand for Byplanhistorisk Udvalg

INDLEDNING

Hans Kristensen

De fleste byplanlæggere har igennem det sidste århundrede været optaget af, at skabe gode byer for mennesker til at bo og færdes i. Der har også været andre motiver af mere økonomisk art, som at reducere arealforbruget, minimere transportarbejdet osv. Men menneskenes ve og vel har dog i de fleste planlæggeres selvforståelse været det dominerende hovedmotiv. Der har imidlertid igennem tiderne været forskellige opfattelser af, hvad der er rigtigt og godt for menneskene. Disse forestillinger er ideologiske, og de har i tidens løb givet sig udslag i vidt forskellige byudformninger. Denne konstatering var baggrunden for det byplanhistoriske seminar i 2013 om: Menneske og by – ideologi og planlægning.

Den dominerende planlægningsideologi i store dele af det 20ende århundrede var modernismen. Jan Gehl går i sit indlæg tilbage til CIAMs byplancharter fra 1933, der står som et nøgledokument for modernismen i byplanlægningen. Den ideologiske kerne i modernismen er ”det nye menneske”, som er blevet skabt af det moderne industrisamfund. Det nye menneske er et rationelt menneske, der lever sit liv i en række adskilte sfærer: arbejde for sig, rekreation for sig, kultur for sig. Følgelig bør byen indrettes således at boliger, arbejdspladser, rekreation og transport holdes adskilt for at de hver for sig får optimale vilkår. Og byens arkitektur skal være rationel: al unødigt pynt skrælles væk og tilbage står de rene ”bo-maskiner” og de rationelle arbejdspladser. Som Jan Gehl siger: denne ideologi blev oplægget til den mest gennemgribende forandring af byplanlægningen i hele den menneskelige bosætningshistorie. Sporene kan ses i næsten alle verdens større byer – og de er uhyggeligt ens.

Jan Gehl selv har igennem en menneskealder gjort ”oprør” mod det ideologiske grundlag bag modernismen: det rationelle, næsten mekaniske, moderne ”industrielle” menneske. Et oprør, som startede med, at Jan blev gift med Ingrid Gehl, der som psykolog insisterede på, at mennesker er anderledes, at mennesker først og fremmest er sociale væsener med behov for nærvær, samvær, intimitet og oplevelser. Skal disse behov imødekommes kræver de fysiske omgivelser, der er helt anderledes end modernismens monumentale og monotone bygninger og byrum. I Jans udformning handler det især om at skabe og udvikle nære, venlige og varierede byrum, der kan sikre optimale vilkår for udviklingen af livet mellem husene.

Tom Nielsen er en yngre arkitekt, som har forsket i og skrevet om opfattelsen af byen. Indfaldsvinklen er strukturel, den stiller det grundlæggende spørgsmål: Hvad er en by? Hvornår giver det mening at tale om en by? Analysen ser både på den fysiske udformning og på de relationer og kræfter, som på den ene side udgør det materielle grundlag for byen, på den anden side skaber rammerne for det levede liv i byen. I forrige århundrede opstod to bytyper: Metropolen, som er den tætte industriby bygget fra slutningen af 1800tallet og frem til 2. verdenskrig, og megapolen, som er efterkrigstidens forstadsdominerede, åbne og grønne by. I en stor del af denne periode dominerede modernismen, som tog konsekvensen af det nye industrielle samfund og prøvede at udvikle en planlægningsideologi, der skulle få det bedste ud af de nye samfundsmæssige vilkår. Postmodernismen, som kom frem i slutningen af forrige århund-

rede, udviklede byer ud fra mere differentierede forestillinger om det (sociale) liv, der skulle leves i byen. Det blev til havne-byer, latinerkvarter-byer, byer designet for liv ikke kun mellem husene, men også i husene. Den gamle by fik flere og flere enklaver tilpasset sine (nye) beboere. Der blev tale om fragmenterede metropoler. Men udviklingen er ikke stoppet der. Toms provokerende pointe er, at vi nu ser en ny bytype udvikle sig, hvor de fysiske rammer er næsten usynlige, men hvor det sociale og arbejdsmæssige samvær formidles af telestrukturen. Disse nye "byer" er snarere et urbaniseret territorium, som strækker sig langt ud i det vi traditionelt kalder byernes opland. Tom taler her om Metabyer.

Også Kristoffer Lindhardt Weiss diskuterer vores forestillinger om nutidens byer og deres planlægning og udformning. Hans hovedpointe er, at det er den velfungerende middelklassens forestillinger om, hvad der indgår i det gode byliv for dem selv, som i dag styrer både byplanlægningen og byudformningen. Væk er modernismens hensyn til det "industrielle menneske", væk er 1960ernes og 70ernes solidaritet med "arbejderklassen", væk er ønsket om sociale fællesskaber og ud ryger tolerancen for det mangfoldige byliv. Nu handler det i stedet om at designe rammerne for det byliv, som leves af middelklassen. Planlæggere og developere "læser" markedet og er hurtige til at rette ind efter det nye købedygtige klientels ønsker og behov. Det fører til: lommeparker, tagterrasser, cafeer, cykelstier og havnebade. Dybest set er drivkraften bag denne omkalfatring af byen spekulation. Der er penge at tjene ved at opfylde den købedygtige middelklassens behov og drømme.

Kristoffer efterlyser her over for en bypolitik, som ikke kun drives af markeds kræfterne og middelklassens snævre interesser, men som alternativt kan sikre at byerne fortsat er ramme om det mangfoldige byliv, hvor også de økonomisk svage grupper, de skæve, de kreative, dem på vej osv. har en plads.

Henning Bech vender med fodfæste i sociologien tilbage til spørgsmålet: Hvad er en by? Hans svar er meget enkelt: En by er en verden af fremmede. Hans næste spørgsmål er, hvad skal der til for at gøre en by attraktiv i et livsverdensperspektiv? Her er svaret, at byen giver den enkelte mulighed for frihed både fra at være sig selv og til at give sig ud for at være en anden – ikke mindst det sidste er attraktivt. Byen er frihed for social kontrol fra familie og venner, men til gengæld upersonlig kontrol fra politi og myndigheder. Byen giver oplevelser af mangfoldighed og diversitet, men byen rummer også oplevelsen af ligegyldighed og ufølsomhed.

Henning Bech opridser nogle betingelser for, at et godt byliv kan opstå. For det første kræver det, at der er mange mennesker samlet på et lille areal. Umiddelbart fordrer det en tæt og høj bebyggelsesstruktur, så mange mennesker bor tæt på hinanden. For det andet kræver det, at de fysiske omgivelser, både de naturlige og de menneskeskabte udgør attraktive rammer for et byliv. Henning afstår fra at gå nærmere ind i disse fysiske forhold, men antyder at vi her er tilbage hos Jan Gehl og andre byplanlæggere, som har konkrete bud på, hvorledes de fysiske rammer skal udformes for at sikre det gode byliv. Mere på hjemmebane peger Henning Bech på et markant øget behov for (gen)opdragelse i bylivets takt og tone. Med et greb i egen barm påpeger han, at 68-generationens opgør med stivnede omgangsformer og autoritær moral, har skabt nye generationer af mere eller mindre asociale individer. Mennesker som ikke tager

hensyn i det offentlige rum. Mennesker der fører sig hæmningsløst frem. Mennesker der forpester de fælles omgivelser. Hvis vi skal kunne nyde at færdes i en verden af fremmede (byen) forudsætter det overholdelse af et minimum af sociale spilleregler.

I Alexander Ståhles indlæg uddybes forståelsen af, hvad der i dag indgår som vigtige parametre i det gode byliv. Hans forskning har analyseret betydningen af byens forskellige ”attraktive elementer” ved at se på, hvor meget de forskellige elementer betyder for ejendomspriserne. Grundlaget for analysen er en survey med data fra 7000 handler af ”ejerlejligheder” (bostadsrätt) i Stockholm. Det viste sig, at otte forskellige forhold var særligt vigtige kvalitetsparametre. Nærhed til city, til butikker, restauranter og kultur havde stor positiv betydning for prisen på boligerne. Det samme havde nærhed til vand: søer, havet, havnen og til parker og natur. Det havde også markant positiv betydning, at boligen lå i nærheden af en station. Endelig betød det noget, hvorledes bykvarteret var udformet. Det mest ønskværdige var en opbygning med karreer der danner indre lukkede gårdrum og veldefinerede (ydre) gaderum. Analysen er meget konkret. Den sætter pris i kroner og øre på, hvor meget højere m² boligprisen bliver, når der er nærhed til de attraktive elementer.

Mens de hidtidige indlæg er af mere generel karakter er de to sidste indlæg helt konkrete. Der er tale om to indlæg, der begge beskæftiger sig med allerede eksisterende fysiske byrums kvaliteter og manglende ditto, samt med et planlagt nyt byrum.

Det første af disse indlæg er af Peder Boas Jensen, der for 10-år siden efter et langt liv som byplanlægger og professor i byplanlægning valgte at flytte til Ørestaden. Han blev stillet spørgsmålet: Er Ørestaden en by? I indlægget gennemgår Peder Boas Jensen de fire forskellige bydele Ørestaden på nuværende tidspunkt består af: Ørestad Nord, Ørestad Syd, Ørestad City og Amager Fælled kvarteret. Holdt op imod idealerne om en levende og menneskevenlig by er analysen, at Ørestad Nord rummer flere gode takter bl.a. er IT Universitetet åbent og venligt og fint orienteret mod det sociale hovedstrøg i bydelen – men der er også nogle eklatante fejl f.eks. er Danmarks Radio en stor, lukket og uvenlig kolos på samme strøg. Boligbebyggelserne er varierede, men er udformet så u hensigtsmæssigt, at de ikke umiddelbart bidrager til det sociale liv i bydelen. Husene vender så at sige ryggen ud til det sociale hovedstrøg i bydelen.

Der imod er Ørestad Syd endnu et næsten ubeskrevet blad, men i overhængende fare for at gentage nogle af fejlene fra Ørestad Nord. Ørestad City med Fields er en bymæssig misforståelse af store dimensioner, som det er meget svært at rette op på. Arkitekterne COBEs planer for et Ørestad DownTown i Ørestad City og Vandkunstens for Arenakvarteret i Ørestad Syd repræsenterer dog en ny form for løfterig bebyggelsesplanlægning også kendt fra andre byudviklingsområder i København, eksempelvis Carlsbergkvarteret. Det er ikke tæt lavt byggeri, men en bebyggelsesplanlægning, der involverer en slags mellemskala og et mere bevidst design af pladser, stræder og andre friarealer i samme retning som 1970ernes planlægning for tæt lavt. Endelig er Amager Fælled Kvarteret endnu ikke færdig planlagt, endsige opført. Så Peders svar på spørgsmålet om: Hvorvidt Ørestaden er en by er: Nej – Ørestaden er fire meget forskellige bydele med håb om nyudvikling som i COBEs og Vandkunstens arbejder.

Det andet indlæg kommer fra Pernille Schyum Poulsen, der med Tegnestuen Vandkunsten har vundet i to af konkurrencerne om Forstædernes Fremtid: Greve Midtby og Farum. Tegnestuen har, som det fremgår, ligeledes vundet en konkurrence om udformningen af Arenakvarteret i Ørestaden. De to første projekter har det fælles træk, at de skal "rette op på" allerede eksisterende bykvarterer, mens det sidste stort set drejer sig om planer for en bar mark bebyggelse i Ørestaden. I de to første renoveringsprojekter indgår mange forskellige indgreb og nye elementer i byrummet, som alle har til hensigt at skabe mere liv og stærkere socialt samvær. Planerne tager højde for de indvendinger, der, med reference til Jan Gehls analyser, kan rettes mod de oprindelige åbne og usammenhængende pladser og byrum. Der lægges stor vægt på intimitet og diversitet, på at skabe byrum der fremmer kreativitet, fællesskab og mødet mellem mennesker. Det, som kan siges om det tredje projekt, planlægningen af en ny bydel; Ørestadens Arenakvarter er, at det er planlægning på så godt som bar mark. Her brydes med modernismens monofunktionelle ideal ved at tilstræbe en blanding af boliger og erhverv i bebyggelser, der også rummer stor variation i højde og drøjde. Samtidigt er der tale om udviklingen af betydeligt tættere byrum i en mere menneskelig skala, end der er tale om i resten af Ørestaden.

Samlet set viste seminarets indlæg, at opgøret med modernismens idealer for byudformning og bebyggelsesplanlægning er slået igennem. Igennem næsten alle indlæggene går som en rød tråd, at udformningen af byens rum i dag i højere grad tager udgangspunkt i det sociale og kreative menneske – ikke i modernismens forestillinger om det moderne industrielle menneske. Dette ville man formentligt også have kunnet konkludere for 15-20 år siden på et lignende seminar. Men på trods af det, fik vi i den mellemliggende periode en ny by(del) Ørestaden, som indtil nu ikke har fået de byrum, der følger af den postmodernistiske erkendelse. Så i praksis, og som altid, vandt hensynet til markeds kræfterne, eller mere lige på: spekulation og profitsøgning, slog hårdere igennem end den nye ideologi.

FRA JANE JACOBS TIL LIVEABLE CITIES

Jan Gehl

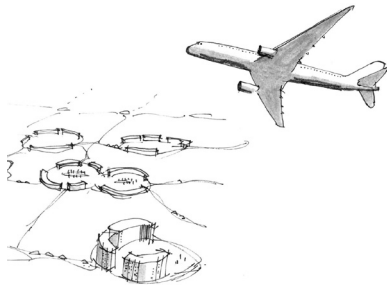
Founding partner, Jan Gehl Architects. Jan Gehl har som forsker og arkitekt fokuseret på forståelsen og udviklingen af samspillet mellem byens liv og byens rum, og han har skrevet flere bøger om emnet.

1960'erne og de nye paradigmer

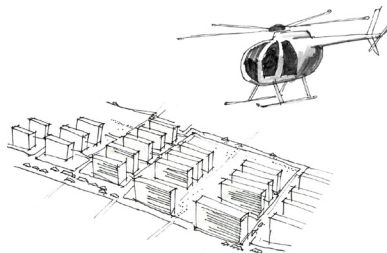
Corbusier havde allerede været igang med at formulere tankerne i en række år, og Stockholms Udstillingen var både kommet og gået da Europas fremmeste arkitekter og byplanlæggere i 1933 samledes i Athen for at formulere det nye byplanmanifest, CIAMs¹ Athen byplancharter, der blandt andet præciserede at boliger, arbejdspladser, rekreation og transport under alle omstændigheder skulle holdes adskilt. Det blev oplægget til den mest gennemgribende forandring af byplanlægningen i hele den menneskelige bosætningshistorie. Til "Det nye menneske", der var blevet skabt af det moderne industrisamsund, behøvedes en helt ny byplanlægning, en ny bebyggelsesplanlægning og en helt ny arkitektur.

Man nåede så småt at tage fat på de nye ideer før Anden Verdenskrig satte en stopper for udviklingen. Meget blev der ikke bygget før og under krigen, men hele tankesættet levede videre og udvikledes.

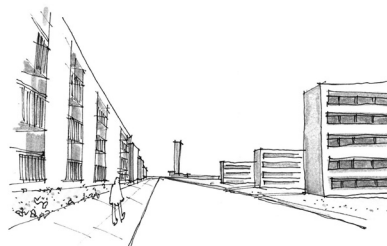
*After 1960
Rapid growth, Large units*



*City Plan Scale
Birdseye view / Aircraftperspective*



*Site Plan Scale
Rooftop / Helicopterperspective*



*People Scale
Eyelevel / 5 km/h perspective*

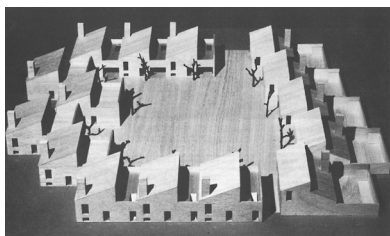
Selv blev jeg uddannet på Kunstakademiets Arkitektskole i årene fra 1954-1960 i en brydningstid, hvor den traditionelle byggeteknik og Modernismens store radikale ideer levede side om side. I 1960 fik jeg afgang og skulle med gule mursten og modernistiske byplanvisioner ud for at virke i faget.

Tiden omkring 1960 blev en stor brydningstid. Efterkrigstidens vanskelige økonomiske situation blev afløst af stor vækst og stor migration ind til byerne. Bolignøden var stor og kravet om hurtig byvækst påtrængende. Modernismen var klar med de enkle nye principper og byggeindustrien var parat til at modernisere produktionen. Der blev i denne periode bygget omkring 60.000 boligenheder om året.

Hurtigt skulle det gå. Byerne blev store i hurtigt tempo. Og byggerierne blev stadig større - og højere.

Da jeg i årene op til 2010 arbejdede med bogen "Byer for mennesker", valgte jeg at forenkle byplanhistorien ved at placere de to store paradigmeskift: Modernismen og "Motorismen" til perioden omkring 1960. Det var perioden, hvor Modernismen i den store stil blev rullet ud, og hvor Bilinvasionen for alvor tog fart. Disse to paradigmer har haft afgørende indflydelse på næsten alt, hvad der er foregået i de mellemliggende 50 år. Og i begge scenarier var problemstillingen "Byen og mennesket" stort set usynlig.

For at få overblik over de store nye bydistrikter steg byplanlæggerne til vejrs for hængende over modellerne at kunne overskue de store helheder. Byerne blev planlagt på afstand og højt oppe fra "i flyvemaskineperspektiv". Også bebyggelsesplanerne blev til i stor skala, Bygningsblokkene blev skubbet rundt og justeret i "helikopterperspektiv". Den tredje skala - menneskeskalaen - blev i processen fuldstændig overset. Ingen blev bedt om eller uddannet til at tage sig af byen i øjenhøjde. Igennem hele menneskets bosætningshistorie var byerne blevet formet som *rum* med huse omkring. Med Modernismen intrudceredes i stedet fritstående huse



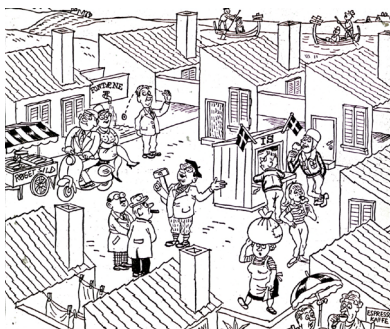
Amstuegården, Hillerød, 1962

Arkitekter:

Inger & Johannes Exner

Landsk.arkitekt:

Sven-Ingvar Andersson



"Ved Hillerød går man snart i gang med en usædvanlig boligbebyggelse, idet man fordeler husene i små "Landsbyer" efter sydeuropæisk mønster"

"og det her skulle så være centrum for "det søde liv" i Frederiksborg Slotssogn"

Dagbladet Aktuelt, 1962

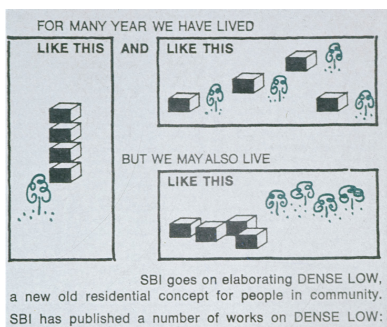
omgivet af *mellemrum*. At måden man byggede og planlagde på kunne have store indflydelse på livet i byerne var ikke et emne der blev brugt tid på. Eller rettere, der var ingen viden om, hvorledes fysiske strukturer kunne påvirke den måde, byerne blev brugt på. Nu ved vi bedre og kan fastslå, at hvis et hold professionelle planlæggere på noget tidspunkt var blevet bedt om at forme byer, der mest effektivt reducerede livet i de offentlige rum, kunne det ikke være gjort mere effektivt, end i Modernismens by- og bebyggelsesplanlægning.

1960'erne blev også perioden, hvor bilinvasionen tog fart efter efterkrigstidens mange restriktioner. Biler strømmede ind i alle de vestlige samfund. Hurtigt fyldte trafik og parkering alle rum i de eksisterende byer, hvor fodgængere og byliv kom under stærkt pres. Og i forstæderne gav bilerne og den billige benzin også anledning til helt nye vejssystemer og bebyggelsesmønstre med endeløse eenfamiliehuskvarterer.

- og en spirende kritisk reaktion

Der skete rigtig meget i 1960'erne. Betonblokke, veje og parcelhuse bredte sig hastigt. Men i 1960'erne kom også de første kritiske røster og reaktioner: Fra New York kom Jane Jacobs banebrydende bog om "The Death and Life of Great American Cities", hvor hun ud fra erfaringer fra kampe med byplanlæggerne i New York skriver "at hvis Modernisterne og Trafikken får lov at bestemme byernes udvikling bliver det slut med de levende byer". Hun anbefaler også, at byplanlægningen tager udgangspunkt i de mennesker, der bor i byerne, og hvordan livet fungerer i den lille skala "Get out there and see how it works." En dansk modoffensiv begynder så småt i 1962, hvor København, Randers, Holstebro og Ålborg skubber bilerne tilbage fra bymidten og etablerer de første bilfri gader. Her har de næppe læst Jane Jacobs, men reagerer på de samme udfordringer.

Historien om mit eget faglige liv fletter sig muntert ind i den store fortælling om paradigmerne og modbevægelserne. Som arkitekt fra 1960 skulle jeg netop igang med alt det nye og spændende, da jeg blev gift med psykologen Ingrid Gehl og blev involveret i arkitekt / psykologdiskussioner, hvor spørgsmålet: "Hvorfor interesserer arkitekter sig ikke for mennesker?" ofte hang i luften. Her var jo en del at tænke over. En anden vigtig begivenhed foregik på Inger og Johannes Exners tegnestue, hvor jeg var ansat. Her fik vi besøg af en idealistisk byherre, der havde et stort stykke land ved Hillerød. Det var blevet byzone, og nu skulle der bygges, men byherren ønskede en bydel "der var god for mennesker" og ikke de sædvanlige betonblokke eller typehuse. 5 arkitekter var vi på tegnestuen og panikken var udbredt. "God for mennesker?" det gav jo anledning til en del debat, ingen vidste egentlig, hvordan sagen skulle gribes an, men dels lykkedes det at finde frem til en sociolog, der muligvis vidste noget om sagen, dels havde Exners været i Italien og set dejlige små landsbyer, hvor alle boede omkring et torv. Omsat til Hillerød blev det til 11 klynger af huse omkring 11 små torve, og ideen om at dagliglivet på de små torve kunne være begyndelsen på noget der var godt for mennesker. Projektet fra 1962 med klyngehusene i Hillerød blev aldrig bygget, det var for langhåret og radikalt, men det blev publiceret mange steder og var blandt inspirationerne til tæt lav bevægelsen 10 år senere. Landskabsarkitekt på projektet var ung og kom fra Sverige: Sven-Ingvar Andersson.



Statens Byggeforskningsinstitut:
Julekort 1971

Næste skridt for ægteparret Gehl blev 6 måneders studieophold i Italien i 1965 for at studere, hvordan mennesker brugte byens rum. Det kom der en række artikler i Arkitekten ud af og den unge svenske landskabsarkitekt, der i mellemtiden var blevet professor, inviterede mig ind på Arkitektskolen for –inden for rammerne af den helt nye og uprøvede arkitektskoledisciplin: Forskning - at arbejde videre med at undersøge, hvad mennesker bruger byens rum til. Det blev til 40 års forskning, undervisning og formidling fra 1966 til 2006.

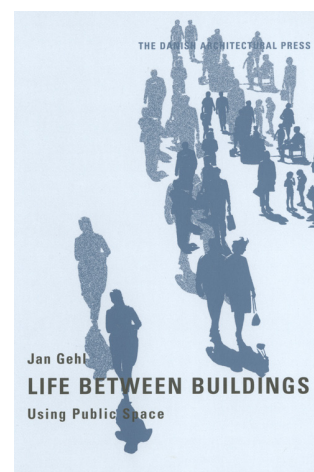
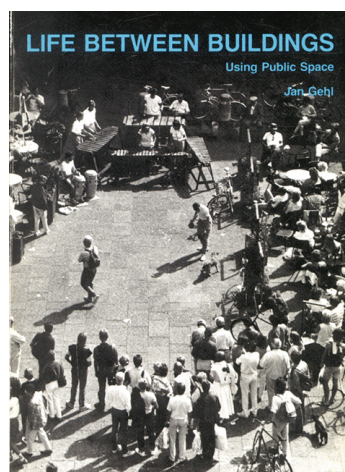
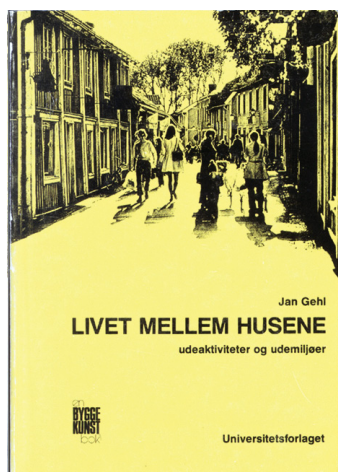
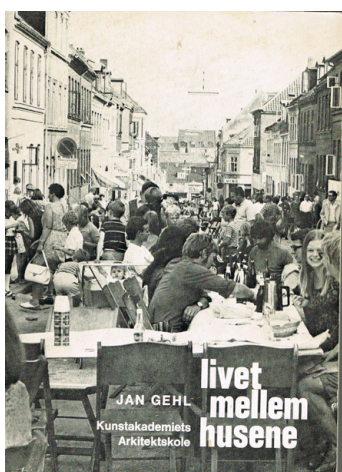
I løbet af 1960'erne tager kritikken af den teknokratiske sen-modernisme fart. Der var store debatter om sovebyer, betonblokke, oplevelsesfattigdom og parcelhusørkner, der fastlåste kønsmønstre og familieformer. Statens Byggeforskningsinstitut under direktør Phillip Arctander spillede en central rolle med at samle og målrette debatterne. Året 1971 blev udnevnt til *bomiljø-år*. En tæt-lav arbejdsgruppe blev nedsat, der blev arrangeret konkurrencer, indsamlet eksempler og udgivet bøger. Nu skulle danskerne ikke mere bo højt eller spredt, men lavere og tættere med større vægt på fællesskaber.

Ingrid Gehl udgav på Byggeforskningsinstituttet bogen "Bo-miljø" om de psykologiske bo-behov. Og på Arkitektskolen fik jeg færdiggjort mit forskningsprojekt og fik udgivet "Livet mellem husene". Altsammen i 1971. Den samlede danske indsats på området "Byer for mennesker" var på dette tidspunkt faktisk lidt af et fagligt gennembrud. Et forspring. En begyndelse.

Der var i Danmark en usædvanlig stærk og indflydelsesrig "miljødebat". Aviser og TV svømmede over med indlæg og artikler. Højhusbyggeriet blev talt ihjel. Det stoppede bare. Også parcelhusbyggeriet gik meget tilbage og i en lang periode blev tæt-lav byggeri den dominerende byggeform, hjulpet af de svage økonomiske konturer efter 1973-oljekrisen. Tæt-lav tankerne havde en vis udbredelse i Skandinavien, men nåede ikke ret meget længere ud.

Det hele var og blev ret dansk, til lokalt brug.

Der gik 16 år fra udgivelsen af "Livet mellem husene" i Danmark, før bogen i 1987 for første gang blev udgivet på engelsk. Ikke utypisk var det en norsk landskabsarkitekt, der var vokset op med førsteudgaven hjemme i Norge, der fik projektet i stand. Siden er det iøvrigt gået stærkt med den lille bog der pr. 2013 er udkommet i 35 versioner og 24 sprog. Bogen er nu i 7 reviderede version og fortsat i tryk i mange verdensdele.



WANTED:



- Lively City



- Safe City



- Attractive City



- Sustainable City



Houston er de fedes by

- Healthy City

"In this City everything will be done to invite people to walk and bicycle as much as possible in the course of their daily day doings"

Seneste udgave kom i Thailand. De næste udgaver bliver på græsk og islandsk!

Denne lille bogs udbredelse fortæller om en tidlig dansk fokusering på "Byer for mennesker", der med årene i stigende grad er blevet opdaget og udbredt. Problemerne affødt af de to "gamle" paradigmer, er jo de samme verden rundt.

Det er jo en smuk eksporthistorie, hvor ideer og tanker eksporteres. Eet er tanker og ideologi, et andet praktisk byplanlægning. Op igennem 1980'erne, 90'erne og fremefter tegner der sig en interessant opdeling, hvor der i stigende grad arbejdes med temaet "Byer for mennesker" i de eksisterende byområder både i Danmark og internationalt. De bilfrie områder udvides, cykelstierne breder sig, og biltrafikken trykkes (en smule) tilbage. Jane Jacobs ville have nikket anerkendende her.

I de nye byområder er situationen væsentlig anderledes. Efter en periode (i Danmark) med tæt-lav byggeri følger en periode med tanker om en mere bymæssig bebyggelse. Krier-brødrene taler om "The Renaissance of the European City" og tegner neo-klassisistiske byprojekter. I USA udvikles New Urbanism kulturen. Indholdsmæssigt er der stort set tale om den gode gamle europæiske urbanisme (glemt i USA og derfor "Ny") men nu med "tæt-lav" præg og facademotiver hentet fra de gode gamle dage. Bydelene omtales som "fodgængervenlige" og de mange garager skjules behændigt bagved husene. Den amerikanske forstad får med New Urbanism tilført nye former og facader, men indholdsmæssigt sker der ikke markante ændringer. Motorismeparadigmet dominerer fortsat. I Danmark bliver realiteterne i 1980'erne og fremefter, at parcelhuse og etageboliger igen begynder at dominere i takt med det økonomiske op-sving. Det globale konkurrencesamfund slår for alvor igennem, og arkitekterne interesserer sig i stigende grad for at konkurrere internationalt på design og form. Indholdsmæssigt er mange af de nye byer og bydistrikter både i Danmark og ude i Verden stadig dybt forankrede i modernistiske principper - både i Kina, Korea, Singapore og i Ørestaden er der tale om forskellige former for Sen-Modernisme byprojekter planlagt udefra og oppefra uden større omsorg for livet i mellemrummene. Det bliver også tiden, hvor internationale "starchitects" rejser rundt i den globaliserede verden med formmæssigt bemærkelsesværdige projekter. Dubai minder med sine mange formmæssigt udspekulerede højhuse om hylderne i en parfumebutik, hvor hver fabrikant sørger for en anderledes indpakning til sine parfumer.

Der er megen Sen-Modernisme igang, men også modstrømninger, som da den Europæiske Byplanlæggerforening i 1998 kalder til ny samling i Athen. Her blev - igen på et krydstogtskib og i skøn enighed - underskrevet det andet Athens Charter om Byplanlægning, hvorefter man aldrig nogensinde måtte adskille boliger, arbejdspladser, rekreation og kommunikation. Nu handlede det meget mere om mennesker og levevilkår i byerne. Det var 65 år efter det første CIAM Charter fra 1933. Ting tager tid.

Omridset af et paradigmeskift

Det er svært at indkredse præcist, hvornår vinden for alvor begynder at vende. Forskellige steder i verden dukker de nye træk op på forskellige tidspunkter, men omkring år 2000 er der tydelige tegn på at kvalitative målsætninger afløser de to gamle paradigmers overvejende kvantitative

*WORLD'S MOST LIVEABLE
CITIES,
MONOCLE 2013*

1. **Copenhagen**
2. **Melbourne**
3. *Helsinki*
4. *Tokyo*
5. *Vienna*
6. **Zürich**
7. **Stockholm**
8. *Munich*
9. **Sydney**
10. **Auckland**

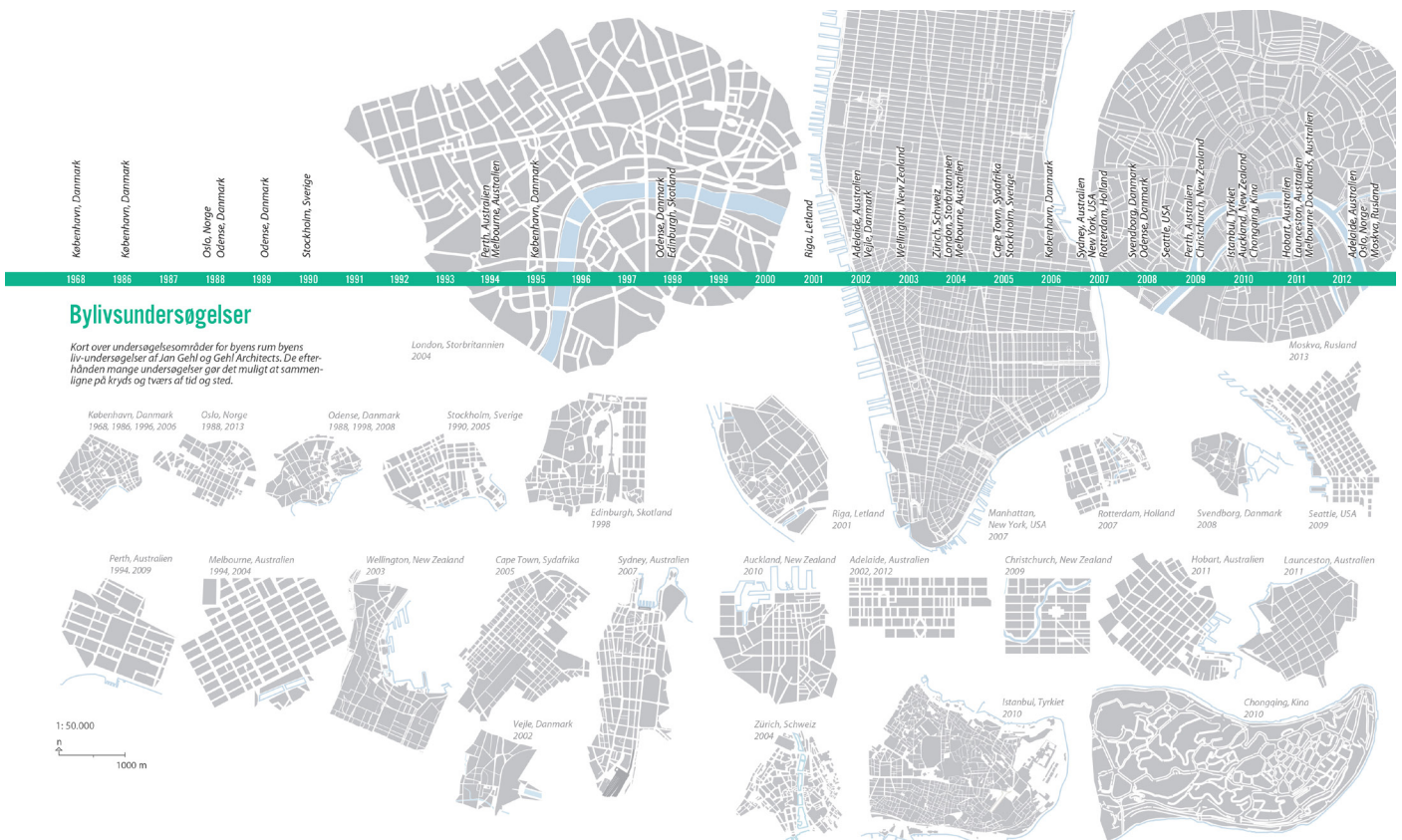
målsætninger.

Jane Jacobs argumenterer i 1961 for omsorg for livet i byen ,og efterhånden er indsamlet en omfattende viden om sammenhænge mellem form og liv, der gør det muligt aktivt at styrke livet i byerne. I den globale verden konkurrerer byerne i stigende grad med hinanden. Det nye begreb Liveability bliver en vigtig konkurrenceparameter. Det handler om livskvalitet. Een, to og efterhånden tre årlige lister over “Worlds most livable cities” dukker frem. Kriterierne er lidt forskellige, men retningen er ikke til at tage fejl af.

Yderligere to væsentlige udfordringer er kommet til: Klimaproblematikken og fedme-epidemien. Modernismens spredte huse og den omfattende biltrafik sløsedde med ressourcerne og inviterede til et stillesiddende liv bag rat og skærm. FN's sundhedsorganisation WHO anbefaler direkte i 2003, at byerne nu skal sikre, at folk kan gå og cykle i dagligdagen. Konturerne af et nyt krav sæt til byplanlægningen tegner sig. Byerne skal være levende, trygge, bæredygtige og invitere til sund livstil. En omhyggelig planlægning for fodgængere, byliv og cyklister adresserer alle fire aspekter. Byer for mennesker er for alvor kommet på dagsordenen.

Byer for mennesker

Byen København udmærker sig ved allerede i 1962 at begynde at trænge trafikken tilbage og skabe bedre vilkår for bylivet. København bliver også den første by i verden, hvor omfang og karakter af livet i byens rum bliver dokumenteret. Bylivsstudierne startede i 1960'erne som forskningsprojekt ved Arkitektskolen, men fik i årenes løb en afgørende indflydelse på kommunens byrumspolitik. Præcis viden om, hvad der foregik i byens rum, viste sig at være et stærkt bypolitisk redskab. Senere overgik bylivsstudierne til kommunen, der nu fortsætter den snart 50 år gamle tradition med at følge livet i byen. Igennem alle årene har København skridt for skridt udviklet både bylivspolitik og cykelpolitik. I 2009



Tverskaya, Main Street, Moscow



December 2011



July 2013

beskrev kommunen i “Metropol for mennesker” byens politik for at udvikle “Verdens bedste by for mennesker”, og i 2011 fulgte målsætningen om også at blive verdens bedste cykelby.

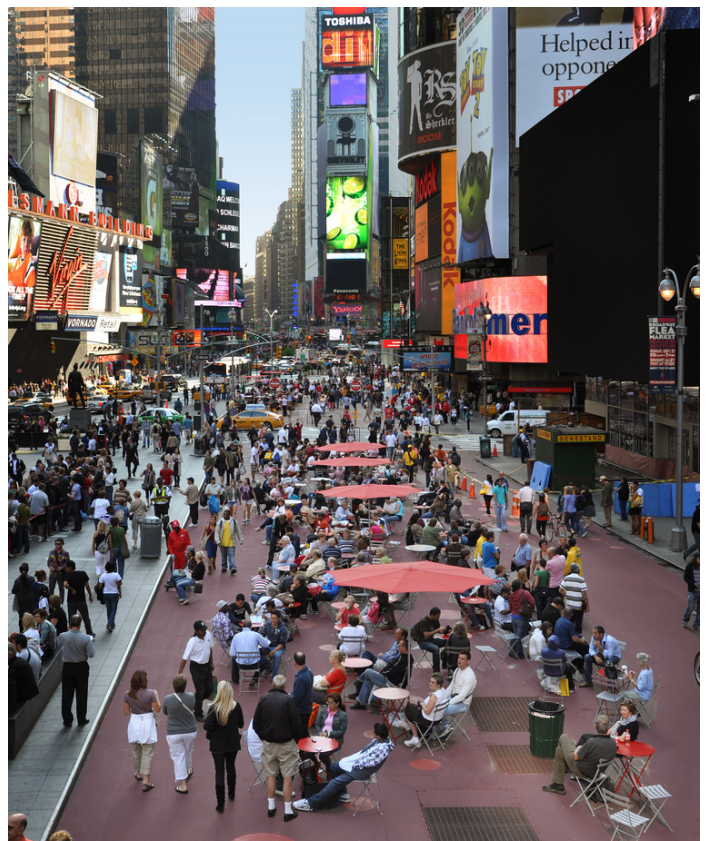
Tidsskriftet Monocle har på listen over “Most Livable Cities” i 2013 København på førstepladsen. Og i 2014 kommer der ny national arkitekturpolitik med “Mennesker i centrum.”

Fordi København tidligt placerede sig som en by med særlig omsorg for byens rum og byens liv, inspireres en række byer ude i verden til at følge eksemplet. Betegnelsen “Copenhagenize” bliver flittigt brugt, ideen med bylivsstudier som bypolitisk redskab bliver taget op, ja selv cykelstierne breder sig i bilbyer i Australien og USA.

Målsætninger om “at gøre alt for at invitere folk til at gå og cykle så meget som muligt i dagligdagen” kendes fra København, men findes nu også i byer som Melbourne, Sydney og New York. De mange nye cykelstier i New York og ikke mindst omlægningen i 2009 af Broadway på Times Square fra trafikgade til menneskefyldt byrum giver genlyd verden over. “If you can make it there, you can make it anywhere!”

Senest har Moskva taget udfordringen op. De mange biler kom sent i Rusland, til gengæld har bilinvasionen siden 1990 været helt overvældende. Inspireret af andre storbyer har man efter 2011 taget fat på at øge omsorgen for bylivet og så småt reducere bildominansen. Moskvas borgmester Sergei Sobyenin skriver i 2013 artikler om “The route to a Liveable City” medens borgerne forundret ser, at hovedstrøget Tverskaya inden for blot et år har fået den massive bilparkering på fortovene afløst af bænke og træer så langt øjet rækker.

Det har godt nok taget lidt over 50 år, men til gengæld er Jane Jacobs tanker nu omsider kommet vidt omkring.



New York, USA, 2007-2009

Broadway, Times Square - before

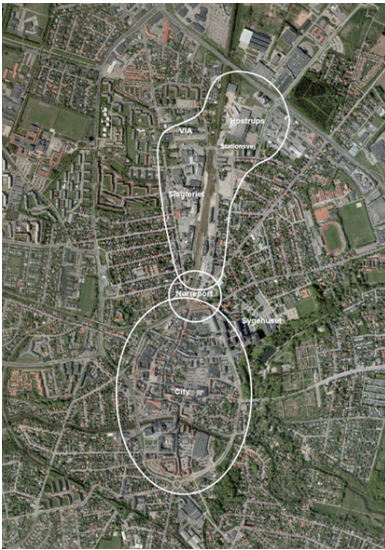
Broadway, Times Square - after

BYEN SOM BEGREB

- Er opfattelsen af byen under forvandling?

Tom Nielsen

Lektor på Arkitektskolen i Aarhus. Tom Nielsen har bl.a. skrevet om bybegrebet i debattbogen "Grænseløse byer. Nye perspektiver for by- og landskabsarkitekturen".



To planillustrationer fra Holstebro kommune



Ordet *by* har været anvendt i århundreder. Oprindeligt betegnede det en mindre samling af gårde. Bybegrebets elasticitet har vist sig at være så stor, at det på den måde, det bruges i dag, ikke længere kan rumme det oprindeligt betegnede, men derimod en række andre bosætnings- og bebyggelsesformer. På trods af det bruger vi det stadig med den største selvfølgelighed både i hverdags- og fagsproget. Bybegrebet er ligesom byerne under stadig forvandling.

Vores definition, og måske vigtigere, forståelse af, hvad en by er, bestemmes af både sociale, ideologiske og økonomiske udviklinger og bestemmes ofte bredt kulturelt blandt andet af kunsten og videnskaben. Ofte knyttes det til noget ideologisk eller normativt, og vi taler om f.eks. den 'gode' by, eller en 'rigtig' by.

Så selvom nutidige bybegreber ikke længere kan rumme 'en samling af gårde', er noget af det karakteristiske ved bybegrebet, at nye forståelser kan komme til, uden at vi smider de gamle væk, og at vi sagtens kan operere med flere forskellige bybegreber på en gang. Og det gør vi.

Et eksempel på det kan være denne situation fra ringvejen i Holstebro: Efter bilisten eller cyklisten i et stykke har bevæget sig på en relativt befærde trafikåre, omgivet af både bolig- og erhvervsbebyggelse og på en del måder er mentalt indstillet på at være i byen, og i hvert fald ikke 'på landet', bekendtgør skiltningen pludselig, at byen findes, hvis man kører ad en sti til højre. Der er altså et andet Holstebro, som man endnu ikke er kommet til.

Der er mindst to forskellige former for by betegnet af to forskellige bybegreber tilstede her: Byen forstået som 'City', et begreb der (viser det sig når man ser på plandefinitionen) betegner et ret snævert defineret område omkring det historiske center. Og et andet, der handler om den samlede sammenhængende bebyggelse 'Byzonen',

Holstebrobillede fra Ringvejen



og som markeres med trafikreguleringens karakteristiske byskilte, der fortæller, at færdselsreglerne er nogle andre her end uden for byen. Det første inkluderer det, man kunne kalde metropolens eller i hvert fald industribyens gamle center i dens transformerede form som handels- og kulturcenter. Det andet rummer byen bygget efter 2. verdenskrig som moderne forstad med størstedelen af byens boliger og en større mangfoldighed af bygningsmæssige og byrumsmæssige typologier.

Når byer planlægges, ordnes og udvikles, er det nyttigt, at vi er præcise omkring, hvad vi mener med by, når vi taler og skriver om den. Eller rettere hvilken betydning af begrebet vi adresserer.

Ikke bare for at få fine stilkarakterer i sprogskolen, men netop fordi bybegrebet også implicerer en lang række værdier, som er vigtige at være bevidst om. Ved at være præcise om bybegrebet kan vi blive mere bevidste om forholdet mellem ideologi og planlægning.

Fire moderne bybegreber

I bogen *Urban Design since 1945*¹ (se side 62) anvender David Grahame Shane fire forskellige begreber til at beskrive efterkrigstidens byudvikling.

Han taler om Metropolen, Megapolen, Den fragmenterede Metropol og Metabyen. De kan delvist forstås som betegnende en række efter hinanden følgende historiske udviklingsperioder i den moderne bys historie:

Metropolen betegner den industrielle moderne by bygget fra det 19. århundrede og frem til midten af det 20. århundrede. Metropolen er også borgerskabtes by og opstår som et alternativ til den feudale by. Den baserer sig på en industriel økonomi, på kul som energikilde, masseproduktion, en meget stor anvendelse af manuel arbejdskraft, og teknologier som dampmaskiner og skinnebåren transport.

Megapolen betegner den 2. industrielle moderne by, baseret på en oliedrevet økonomi og teknologi. Den er karakteriseret af en større skala i produktionen, større automatisering og mindre forbrug af manuel arbejdskraft end metropolen, af bilen og lastbilen som transportteknologi og af den modernistiske planlægning og modernistiske fritstående bygningstypologier som fysisk strukturerende elementer.

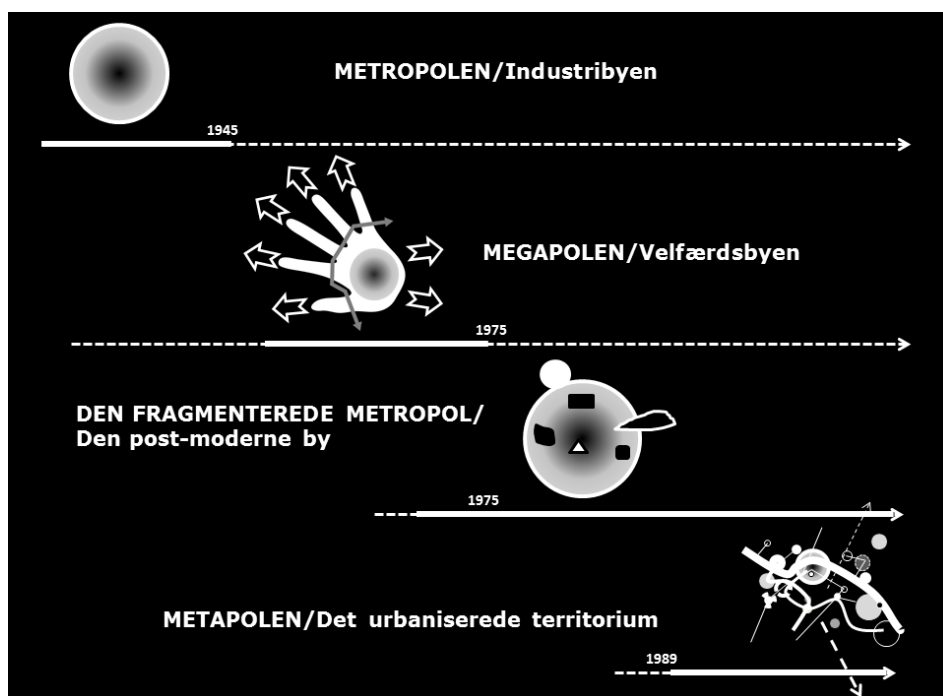
Den fragmenterede Metropol betegner den byform, som opstår med forsøget på at tilpasse megapolens storskala-tænkning og de problemer den forårsager. Stadig baseret på olieøkonomien og forbrændingsmotoren, men med oliekriser og et udgangspunkt i en kritik af modernismen, universalisme og industriel storskala-tænkning er idealet her at tænke og udvikle byen omkring særlige kvaliteter, et fællesskab, et investeringspotentiale, arkitektoniske eller kulturhistoriske kvaliteter. Byen bliver ikke tænkt som en helhed, men som en optimering af forskellige enklaver i et uoverskueligt og fragmenteret hele.

Metabyen kan også kaldes netværksbyen, idet den opstår som en konsekvens af teknologiske udviklinger i kommunikationsinfrastrukturen, der med internet og mobil kommunikationsteknologi skaber mulighed for, at byer og steder, på tværs af tidligere opdelinger som by og land, knyttes langt tættere sammen. Metabyen er også knyttet til den politiske og økonomiske virkelighed, som opstår med globaliseringen, som også

baserer sig på en større grad af samhandel og udveksling over tidligere politiske og geografiske grænser, og dermed at udviklingsbetingelserne for byerne skifter fra kun at være orienteret mod dem selv og deres umiddelbare geografiske opland til også at være knyttet tæt til en større regional skala og steder meget langt væk. Det betyder, at specialisering, arbejdsdeling og branding bliver en forudsætning for udviklingen af i hvert fald nogle af byens dele.

Selvom disse bybegreber altså kan indskrives i en politisk, økonomisk og kulturel udviklingshistorie, er en af Shanes centrale pointer, at de stadig alle sammen anvendes som idealer og grundlæggende modeller i

Diagram med tidslinie



nutidens byudvikling. Vi udvikler stadig byer med udgangspunkt i fx. både metropol og megapol begrebet, selvom deres idéhistoriske ophav ligger langt tilbage. Det er efter min mening en vigtig pointe, og den kan illustreres og udfoldes ved at se mere konkret på et eksempel. Hermed kan relationen mellem bybegreb, ideologi og menneske også udfoldes nærmere.

København set gennem fire bybegreber og bymæssige ideologier

Hvis vi ser på København, der både er et større og mere komplekst eksempel end Holstebro, kan man se, hvordan de forskellige bybegreber beskriver det dominerende ideal bag forskellige faser af byens udvikling, men også – og det er måske nok så interessant i forhold til dagens tema – ligger bag forskellige aktuelle projekter og planer.

Metropolen: I en dansk og københavnsk sammenhæng bruger vi sjældent begrebet metropolen. Det er oftest knyttet til de langt større byer, der var hovedcentre for industrialiseringen. Byer som Manchester, London, Paris, Chicago, New York osv. Selvom København i international sammenhæng kun er en minimetropol, så er det den samme model og ideologi, der har skabt det byområde, som nogenlunde afgrænses af kommunegrænsen, og som op igennem ca. et århundrede op til 2. verdenskrig voksede fra middelalderbyen ud over voldene. Dette København kan også kaldes Den industrielle By. Ideologien bag denne by

var industriens og borgerskabets fokus på at skabe og akkumulere økonomisk vækst. Forholdet mellem menneske og by var for det første i hvert fald todelt, fordi det var det klassesdelte samfunds byform. Til overklassen hørte magtens og de repræsentationelle byrum i den transformerede middelalderby. Christiansborg, Kgs. Nytorv m.fl. Arbejderklassens by var brokvarternes med de nyopførte lejekaserner, samt resterne af middelalderbyen, og deres byrum var det, Jan Gehl har betegnet 'nødvendighedens byrum'.² Gader, markedspladser der fungerede som den nødvendige infrastruktur for hverdagslivet.

Man kan sige, at den ideologi og magt-logik, der virker her, er, at de mange var til for de få. Og mere specifikt, når det drejer sig om byudvikling, at de mange skulle bruge så lidt plads som muligt. Det der måtte fylde var produktionsapparatet og de repræsentative rum, hvor magten demonstreredes og fejredes.

Metropolen København er den tætte by med et klart symbolsk centrum, der nok i løbet af industrialiseringen fragmenteres lidt, men stort set fastholder sit klare hierarki omkring ét center. I dag er Københavns planlægningsstrategier for at udvikle cykelbyen og byrumsnetværket eksempler på denne måde at tænke byen på. København som cykelby er metropolens København.

Megapolen betegner den i høj grad olie- og bilbaserede byudvikling, der i Danmark og København er sammenfaldende med opbygningen af velfærdsstaten, og det man kan kalde Velfærdsbyen. *Ideologien* her er i høj grad en lighedsideologi. Der skal være lige muligheder for alle. Der kommer fokus på menneskets rettigheder, og disse rettigheder bliver i Velfærdsprojektet gjort til konkrete byggede realiteter. Det sker som en reaktion på Metropolens ulighed. Lighedsideologien bliver baseret på en form for fortynding. Vi kender den også som forstadens logik. Det er Fingerplanen og udviklingen af det, vi også kalder Storkøbenhavn, der er projektet. Boligerne og industrier flyttes ud og idealet er byen med en meget lav tæthed og med flere centre, der fordeler og øger adgangen til dagligvarer, kollektiv infrastruktur, kultur og uddannelse. Skalaen i udviklingen er enorm set i forhold til tidligere bymodeller, og den bliver større, efterhånden som industri og masseproduktionstænkningen kan overføres til byggeriet.

Denne fortynding betyder, at byrummet, som var centralt i den tætte by, forsvinder og bliver til infrastruktur, mere konkret parkeringspladser, og i de nye byområder til mellemrum eller uderum. Ørestaden er et eksempel på at denne byplanmæssige ideologi, hvor storskala byekspansion kobles til storskala infrastruktur-tænkning (metro, motorveje, lufthavn), stadig er virksom.

Den fragmenterede Metropol, kunne også kaldes den postmoderne by. Det er den bymodel, der er præget af kritikken af den moderne storskala planlægning. Kritikken, der både blev formuleret fra et arkitekt- og planlægger perspektiv (mere variation, menneskelig skala), fra økonomien (mindre og mere forudsigelige driftsegnete bidder; omstilling og genbrug af industribyens efterladte grunde; omstilling af byen til en ny forbrugsøkonomi), fra sociologien (mere fællesskab, flere relationer) osv.

Udviklingen strækker sig fra omkring 1970 og frem og resulterer både i omdannelsesprojekter af metropolens udtjente strukturer, kaserner, havnearealer og andre industriområder, byfornyelse af brokvarterne mfl. Der er fokus på selvbestemmelse (Christiania, Byggeren på indre Nørrebro m.fl.), på økonomisk udvikling i godbidder (Holmen, Tuborg Havn, Carlsberg

m.fl.) og på rekreation og forlystelse (Strøget og indre by, Axeltorv m.fl.) Man kan tale om, at ideologien omkring forholdet mellem menneske og by er defineret af begrebet *forskellighed*. Forskellige bydele kunne optimeres og udvikles til at fungere bedre end lighedens by. Bedre for økonomien, bedre for den sociale sammenhæng og identifikationen, bedre for underholdningsværdien. Modellen er i høj grad stadig virksom, og ideologien bag meget af havneomdannelsen såvel som udviklingen af Vesterbro med Kødbyen samt Metropolzone er eksempler på dette.

Metabyen: Med udviklingen i kommunikationsteknologien, og den måde som arbejdsmarked, familieliv, og samfundet som sådan er struktureret på, sker også gradvist en udvikling af bybegrebet. Byer knyttes sammen uafhængigt af fysiske grænser. Københavns industri kvarter flytter til Kina og Ukraine, dets rådhus ligger også i Bruxelles, dets strande i Thailand og Sydeuropa osv. På en lidt mindre skala opstår også en anden form for by. Den by man også kunne kalde for et urbaniseret territorium. København er blevet hele Sjælland og det sydlige af Skåne som funktionelt system på områder som infrastruktur, arbejdsmarked, boligmarked og indenfor forlystelse og shopping. Denne udvikling udtrykker sig på mange forskellige lokaliteter, på mange forskellige skalaer og som mange forskellige typer af by. Pendlerparkeringspladsen ved Nyborg station, der betjener folk fra Fyn der arbejder i Københavnsområdet, er en af landets største og ét eksempel Universitetshospitalet i Køge, der skal betjene hele regionen et andet.

Ideologisk er grundlaget for denne udvikling en idealisering af kommunikation, samhandel og fleksibilitet. Det er også et udtryk for individualiseringens ideologi forstået på den måde, at hvor friheden rent ideologisk i Metropolen er knyttet til den sociale klasse, i Velfærdsbyen til det at være menneske eller borger, i den postmoderne by til gruppen og det at kunne placere sig og udvikle et særligt sted, så er den i metabyen rykket ned på individ plan, hvor grænseløsheden og den totale mobilitet bliver idealet, ligesom tilpasningsdygtigheden for en by nu handler om sammenhængen mellem en overordnet bystrategi, en række sidestillede 'policies', og hvordan dens enkelte virksomheder og indbyggere vælger at interagere med resten af verden.

Bymodeller og aktuelle politikker

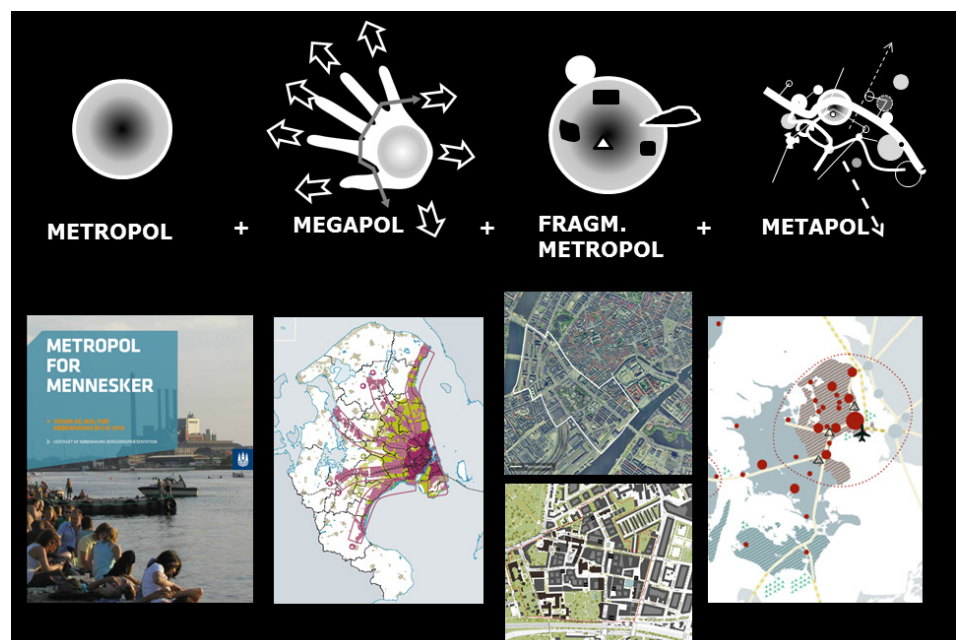
Alle de 4 bymodeller eksisterer sideløbende og bliver alle udviklet igennem projekter og planer, der har forskelligt fokus og anvender forskellige planlægningsmæssige virkemidler. De illustrerede planer og projekter under bymodellerne har alle med igangværende planlægning at gøre. De er:

Metropolen: Metropol for mennesker. Vision og mål for Københavns byliv 2015(2009-). Københavns Kommune.

Megapolen: Fingerplan 2007 (og 2013-). Naturstyrelsen.

Den fragmenterede Metropol: Metropolzonen (2007-)Københavns Kommune og Carlsberbyen, Entasis Arkitekter m.fl. (2009-) Københavns Kommune.

Metapolen: Hovedstadsområdet. Landsplanredegørelse 2013. Naturstyrelsen.



Byens arkitektur og de forskellige bybegreber

Disse fire bybegreber hænger ikke blot sammen med ideologier og med særlige planer. Hvis vi ser lidt nærmere på det fysiske aftryk, så har de også alle hver deres byarkitektoniske elementer eller byarkitektoniske typologier. De gør, at man faktisk kan opleve de forskellige ideologier, at ideologien – også fortidens – direkte præger det liv, der foregår i vores byer i dag. Det er noget af det, der er fascinerende ved arkitektur og planlægning, men som også lægger en grad af alvor ned over sagen, som er værd at huske på. Byen bliver et lager eller museum over tidligere tiders drømme som kan tage århundreder at udviske. Denne erkendelse er måske blevet forladt, men var vigtig i udviklingen af de byarkitektoniske idealer bag den fragmenterede metropol.³

Metropolen

Med den første industrielle revolution og det nye borgerskab i industribyerne opstod en række helt nye byelementer – typer – der kom til at karakterisere byerne i den periode. Selve de nye bydelsbebyggelsesprincipper, baseret på karreer udfyldt med 4-6 etagers ejendomme med boliger over butikker mod gaden og værksteder i gårdene, som vi mange steder i dag i Danmark kender som 'brokvartererne', var en ny type. Men også jernbanestationer med deres store spor- og opmarcharealer, museer, stormagasiner, avenuer, forlystelsesparker, industrihavne og mange flere var nye urbane typer, som vi i dag opfatter som helt centrale for at 'noget er en by'.

Megapolen

Med Megapolen, eller Velfærdsbyen og det man kan kalde den 2. industrielle revolution, der i Danmark finder sted efter 2. verdenskrig og er sammenfaldende med Velfærdsstaten, med 'forstaden' som bytype, kan ligeledes defineres som et bymæssigt paradigme, der hvilede på sine egne nye typologier: De store stokbebyggelser, havebyerne, de horisontale 'jordskraber' typologier for institutioner og produktionsvirksomheder, shoppingcentre, motorvejslandskaber m.m.⁴

Den fragmenterede metropol

Med den postmoderne by er det altså de særlige byenklaver drevet af eller udviklet til særlige grupper, og meget ofte med et fokus på fællesskab og lokal centralitet. Latinerkvarteret, Gågadebycenteret, Havnefrontsbyen, Vores by (altså kvarteret bygget op omkring ideen om et socialt fællesskab) er eksempler på Den fragmenterede metropols byarkitektoniske typer.

Metabyen

Hvor både Metropolen, Velfærdsbyen og den postmoderne by har sine egne rimeligt klart definerede grundlæggende modeller for byer og byrum, så er metabyens stadig i høj grad under udvikling.

Disse industrielle (og kulturelle) paradigmer har således produceret nye typologier, der igennem epoken har udviklet sig til de fandt en form for idealform. Dette udviklingsarbejde har i høj grad været drevet af arkitekter, og det kan således ses som en af de centrale arkitektfaglige opgaver at bidrage til at give form og indhold til nye fænomener som i udgangspunktet opstår ud fra tekniske, økonomiske eller kulturelle behov. Det er interessant, hvordan metapolen producerer nye mødesteder, nye typer af fællesskaber og lokale centraliteter, som overskrider den forestilling om hvad der er en by, som de tidligere modeller peger på.

Et par eksempler på det kunne være:

Pendlergården. Idet boligen i stigende grad bliver omdrejningspunkt for en bestemt livsstil bliver også tidligere landejendomme en type bybolig. 'Hesteejendommen' er fx. en kategori, der for længst er etableret i ejendomsmæglersprog, men som endnu savner sin planlægningsmæssige og arkitektoniske definition.



Det regionale parcelhuskvarter
- Den mobile middelklassens by:
Parcelhuskvarteret, der som en grundlæggende forstadstypologi har knyttet sig direkte som knopskydning på et historisk bycenter udvikles nu i en regional geografi, hvor den primære tilknytning ikke er det byområde, som planloven stadig foreskriver det skal relatere sig til, men i højere grad elementer som skove og motorvejsafkørsler.



Landslum - Den mobile underklassens by: Hvor Metropolens slumkvarterer med Megapolen flyttede til forstædernes kransorsbebyggelser, sker der med den stigende mobilitet og Metropolens fremkomst endnu en flytning af byernes slumkvarterer til de mest hengemte og dårligst opkoblede dele af det urbaniserede territorium.



Det regionale industri kvarter.

Motorvejene og deres afkørsler udvikles i disse år som lange lineære industri kvarterer. Relationen til de bagvedliggende byområder er minimeret. Til gengæld betyder facadeeksponering og korte lastbilkøretider meget.



Lagerbyen. Med en stadig fortætning og stigende udnyttelse af de større byers bymidter til beboelse, rekreation og konsum, bliver opmagasinering og lagring af varer, råvarer, overflødige personlige ejendele og datalagret placeret i store haller tæt på motorvejsafkørslerne omkring byerne.



De regionale kropskulturelle udflugtsmål. Den stigende interesse for kropskultur giver sig både udtryk i bymidterne, der indrettes til kropslige udfoldelser, og i høj grad også i etableringen af regionale udflugtsmål, hvor badning, surfing, løb og cykling kan udfoldes under ideelle forhold.

Foto: Boris Brorman Jensen



Økogården - det rent faktisk åbne land. Med den fortsatte industrialisering og opskalering af landbruget bliver planbetegnelsen 'Det åbne land' mere og mere irrelevant som beskrivelse af de faktiske forhold. Undtagelsen er nationalparker og andre beskyttede naturområder og så 'gårdbutikkerne', der ofte knytter sig til økologiske landbrug og bliver attraktive holdepunkter eller oaser i de 65 pct. af det danske lands territorium, der er under plov.



Den midlertidige by. Øget mobilitet og kommunikation med stadigt højere frekvens betyder, at bylivet kan opstå og arrangeres som tidsmæssigt afgrænsede og derfor mere intense begivenheder. Den klassiske metropols sammenpresning af sansepåvirkninger på et meget lille areal kan opleves selv i mindre byer i et begrænset tidsrum.



Konklusion

Generelt er bevidstheden om, hvad begrebet 'byen' egentlig betyder, ret lav. Hos lægfolk i særdeleshed, men også i høj grad hos arkitekter og planlæggere. Men selvom vi ikke er bevidste om bybegrebet, så opererer vi ofte med relativt klare ideer om, hvad en by er, og vi bruger ofte disse implicitte definitioner, når vi diskuterer spørgsmål om planlægning. Det betyder, at de grundlæggende værdier og idealer, der i høj grad er en del af byforståelsen, ligeledes forbliver implicitte og udiskuterede. En større bevidsthed om, hvilket bybegreb, vi anvender, synes vigtigt for forståelsen af vores byer og de diskussioner, vi hele tiden bør føre om hvilke idealer planlægningen er med til at manifestere.

Et eksempel kan være den grundlæggende distinktion mellem by og åbent land, som centrale dele af vores planlovgivning hviler på. Den

bruger metropolen med den 'unaturlige' tætbebyggede industrielle by, med høje befolkningskoncentrationer, som bybegreb. Udenfor findes det, vi skal beskytte fra det moderne liv medieret af teknologien og drevet frem af ønsket om profit. Men på mange niveauer har den måde, vi lever livet, og den måde vores teknologier og økonomiske systemer virker på betydet, at en sådan simpel modstilling er svær at fundere i særligt store dele af det jeg her med behørig relativisering kunne kalde 'nutidens virkelighed'. Det åbne land er ligeså reguleret og præget af mennesker og moderne teknologi som byerne. Ja faktisk er det det åbne land, der er industrialiseret, og hvor den måske største udfordring for menneskets relation til naturen ligger. Det er de fleste helt med på. Vi forbinder Metropolen med dens tæthed og klare adskillelse af by og land med bæredygtighed og naturbeskyttelse i forlængelse af f.eks. ideerne om naturbeskyttelse og rekreative landskaber som formuleredes i Fingerplanen i 1947. Men på nogle måder vil det netop være den industrielle logik som metropolbegrebet hviler på, der i dag, hvor det er det åbne land og ikke byerne, der er præget af den heftigste industrialiserings- og produktivitetstænkning, der udgør en trussel mod naturen. Her vil metapolens integration af by og land måske rumme potentialet til i langt højere grad at forbinde byliv og naturbeskyttelse.

Et andet eksempel kan være diskussioner om små og mellemstore byers udviklingspotentialer i en tid, hvor det er de store byregioner, der tiltrækker kapital, mennesker og aktivitet. Hvis byerne fastholder et byideal, der baserer sig på ideen om mini-megapolen – altså velfærds- og servicebyen, der er baseret på evig ekspansion med nye bilbaserede parcelhus-, institutions og butiksområder – så vil de måske grundlæggende miste muligheden for at gendefinere sig selv som en del af en større regional sammenhæng, hvor en økonomisering med virkemidlerne synes nødvendig i en større regional arbejdsdeling. Her ville metapolbegrebet også kunne være nyttigt.

Jeg har i artiklen, baseret på David Grahame Shanes argument om at fire bybegreber med tilhørende grundlæggende modeller for hvordan byer struktureres, peget på, at den løbende justering af alle bybegreberne sammen med deres overlejring, er det, der hele tiden producerer nye forhold mellem menneske, by, ideologi og planlægning. Men også på, at metapol-begrebet og overlejringen af dette, giver byer og byudviklingen en række nye perspektiver og ikke mindst, at den udvikling, begrebet er med til at betegne, resulterer i en række nye by- og landskabsarkitektoniske typologier, som arkitekterne bør bidrage til at definere.

BYPOLITIKKENS GENKOMST

Kristoffer Lindhardt Weiss

Cand. mag. og arkitekturanmelder på Information.

**“Polis var for grækerne,
hvad res publica var
for romerne, først
og fremmest et værn
mod individualismens
tomhed”**

Hanna Arendt

Oplægget er et polemisk indspark i debatten om centrale tendenser i nutidens bytænkning. Det kan opsummeres under nedenstående punkter:

Fra borgernes interesser til oplevelsesøkonomiens forbrugerlogik

Der er sket en grundlæggende forskydning fra opfattelsen af den demokratiske by, med myndige borgeres interesser i centrum til oplevelsesøkonomiens forbrugerlogik. Vi reduceres til rastløse forbrugere af byoplevelser, og politikerne har tendens til at servicere den rastløshed i form af lommeparker, forskønnelse, cykelstier, havnebade. Det der umiddelbart ligner forbedringer, er i virkeligheden blot middelklassens idé om det gode liv. Imens marginaliseres grupper, der ikke har råd til at bo i byen, jvf. debatten om de billige boliger, der strander på manglende (lands) politisk vilje til at skabe en mere retfærdig lovgivning.

Fra fristed og fællesskab til ”det gode byrumsliv”

Risikoen er, at den oprindelige idé om det kosmopolitiske og byerne som fristeder, helle for forfulgte, og fællesskab, der rækker ud over samarbejde, arbejdsdeling mv. fortoner sig i rene funktionelle og æstetiske overvejelser om det gode byrumsliv.

Den markedsdrevne byudvikling underminerer den rene byrumspolitik

Den markedsdrevne byudvikling dikteret af stærke interesser (Thatcher - HomeOwner - logik) underminerer med andre ord vores ide om byen som et mangfoldigt sted, uden der er et tilstrækkeligt potent modsvar/modfortælling om, hvad byer kan være. Derfor en anmodning om, at den rene bypolitik får en genkomst som omdrejningspunkt for byernes udvikling.

Fra bylivspolitik til bylivsdesign

Vi kan dermed konstatere, at bypolitik nu er blevet til livsformpolitik, og urbanismen er optaget af at designe byliv. Bylivsdesign kalder man det, og det klinger fælt af en tænkning, hvor livet designes i det billede som X-byplanlægger nu engang finder fængende. I virkeligheden en ærkemodernistisk - modernismens mørke side - ide om, hvad, hvornår og hvordan borgerne skal opføre sig i byerne. Nu bare med omvendt fortegn i form af markedsdrevet byudvikling i oplevelsesøkonomiens tegn.

Alt handler om interesser

Vil gerne minde om, at det ikke er kontroversielt, at påstå, at alt i bund og grund handler om interesser. Det er ikke firkantet klassetænkning, men ser man på udviklingen i en række europæiske storbyer, så er det helt åbenlyst, at der sker en stadig større segregering/ghettoisering, der bærer klassernes markører. Det er derfor bypolitikken spørger: Hvem bygger vi til? Der er “hard issues” som billige boliger, men også klimasikring, som bør prioriteres i bypolitikken.

Forandring drevet af spekulation

Byerne er under voldsom forandring drevet af spekulation. Den største trussel mod mangfoldigheden er uden sammenligning byernes forvand-

ling til spekulationsobjekter, ikke mindst middelklassens indtog på boligmarkedet, som mikroinvestorer, i form af forældre køb, og "second home". I København især er udviklingen alarmerende.

Hvilken by taler vi om?

Når vi taler om byen, bliver vi nødt til at være omkring, hvilken by vi taler om, og hvilke menneskers interesser vi spørger til? Den europæiske by for eksempel, med de ceremonielle rum, akserne og militærlogik, boulevarderne, oprøret. Dvs. den planlagte by, der udtrykker en særlig magt, og en særlig tid. Eller er det den sentimentale forelskelse i den organiske by, intakte by, som fx. billedet af København, der dyrkes på forsiden af turistbrochurer med toppede brosten og stokroser?

Den klassiske europæiske by er stivnet i sit selvbillede, der er blevet fordoblet mange gange i turismens og nostalgis navn. Det har givet os Hyperparis, Hyperlondon, Hypekrøbenhavn, og fantasien om den intakte by som bærende identitet. Eller er det den markedsdrevne by, som Madrid før boblen brast. Eller er det den kloge by, der er drevet af bevidst politik, der med åbne øjne forstår de strukturelle kræfter, der former byen indefra, om man så må sige.

Hvordan matcher vi de stærke kræfter, der former byen

Mange spørger derfor med rette, om der er brug for nye strategier? Strategi lugter af noget værdineutralt, men er importeret fra management-lingo og 90'ernes Urban Management. Det er dog ikke helt ved siden, for vi har brug for formuleret (by)politik og lovgivning, der kan matche de stærke kræfter, der former vores byer. Det kræver en anti-reduktionistisk tilgang til planlægningen, hvor man erkender, at selv tilsyneladende uskyldige begreber som mangfoldighed etc. dækker over stærke interesser.

Fundamentet for det berigende fællesskab forsvinder

Man kan sige, at byerne aldrig har været mere populære, og aldrig har været i større krise. For det er fundamentet for det berigende fællesskab, som de traditionelt har stået for, der er ved at forsvinde. Så opgaven er fortsat at sætte mennesket i centrum af bypolitikken, men ikke som forbruger af bylivsdesign som - i virkeligheden - er en modernistisk fernis, men som bærer af interesser, rettigheder, ansvar, som kun borgere i byen kan have.

Alternative scenarier med indbyggerne i centrum

Hvis vi vil undgå at italesætte udviklingen som en forfaldshistorie, skal der skabes alternative scenarier, hvor vi anerkender, at indbyggerne spiller en central rolle som dem, der udarbejder scenarierne. Tænk blot på Madrid post-krise. En by, der blev bragt i knæ af global ejendomsspekulation har oplevet en demokrati-opblomstring inden for deleøkonomi, byfællesskaber i form af kontorhoteller, anvendelse af ny teknologi, der flytter turismen nye steder hen og støtter det lokale erhvervsliv. I lyset af politikernes magtesløshed og alt for store respekt for de logikker, der fødte krisen, er borgernes engagement meget lovende.

BYEN SOM MØDESTED

En moralsk lektion

Henning Bech

Professor i Sociologi ved Københavns Universitet. Henning Bech har et livslangt engagement i byen som mødestedet for mennesker.

Amning og byliv

I sommer var der en større debat om amning i det offentlige rum.

Anledningen var, at en kvinde havde ammet sit barn på en cafe-restaurant i et stormagasin i København. Hun havde så af tjeneren fået at vide, at det ikke var accepteret på cafeen, og havde klaget til ligebehandlingsnævnet. Nævnet afviste klagen med den begrundelse, at restauranten havde ret til at varetage hensynet til andre gæsters blufærdighed.

I debatten der fulgte ovenpå nævnets afgørelse, hævdede mange kvinder deres ret til at amme i det offentlige rum og tage brystet frem i den forbindelse. Enkelte kommentatorer støttede blufærdighedskravet, mens andre modsat talte om stigende nypuritanisme. Jeg selv, der blandt andet har forsket i seksualitetsemner, har svært ved at få øje på nogen stigende nypuritanisme i Danmark. Jeg tror heller ikke rigtig på, at bekymringen i virkeligheden skulle dreje sig om, at har man sagt spædbørn, har man også sagt bleskift – jeg har aldrig set, og heller aldrig hørt om, endsige lugtet, at forældre brugte cafebordene til at skifte ble på deres børn. Efter min opfattelse er der snarere noget andet på spil.

Men før vi går ind på det, er det nok klogt at se nærmere på, hvad det noget egentlig er, som mange uden videre kalder ”det offentlige rum”. For det er jo klart, at man ikke her tænker på et kontor fx i statsadministrationen. I stedet drejer det sig i realiteten om *byen* og dens rum. Hvad det nærmere bestemte er, giver amningsdiskussionen allerede et godt vink om: Det er rum, hvor i princippet en masse forskelligartede mennesker, der ikke kender hinanden personligt, færdes blandt hinanden. Faktisk kan vi med god rimelighed bruge denne karakteristik som en definition af – eller med et andet ord, et begreb om – hvad ”by” er for noget set fra et livsverdensperspektiv, altså hvad by er for de mennesker, der lever i den og færdes i den. Nærmere bestemt er der tale om et socialt livsverdensperspektiv. Med en kort sammenfattende betegnelse kan man sige, at ”by” er en ”verden af fremmede”.¹ (se noter side 62)

Dette begreb kan man meget praktisk fastholde som *grundbegreb* om byen. For det første i den forstand, at man så kan supplere og specificere det i sammenhænge, hvor det kan være rimeligt at gøre dette. Man kan således analytisk skelne mellem ”by” og ”byliv” og udspecificere nærmere definitioner af de forskellige komponenter, der indgår i begrebet; og man kan føje yderligere til. For eksempel kan man tilføje en komponent om ”cirkulation”, idet der ikke er tale om by, hvis en masse mennesker bor tæt ved siden hinanden, men ikke færdes blandt hinanden. Man kan også tilføje en komponent om ”varighed”, idet det ikke er nok, at en masse mennesker samles og færdes blandt hinanden i tre dage eller en uge; ansamlingen og cirkulationen af mennesker skal have varighed (eller ”permanens”) i ganske mange år, om end det selvfølgelig ikke behøver at være præcis de samme individer, der færdes blandt hinanden hver dag og hvert år. Og man kan tilføje en bestemmelse om ”åbenhed”,

idet i al fald nutidens byer er kendetegnet ved dialektikken mellem rum, der i princippet er åbne for alle, og rum der kun er tilgængelige for bestemte grupper.

Men det er også vigtigt at holde fast i det nævnte kortfattede by-begreb som et grundlagsbegreb i den forstand, at det angiver de væsentlige grundtræk for at noget kan være ”by” (altså set ud fra den sociale livsverdens perspektiv). Begrebet angiver det, der specifikt gør noget til en by – og ikke til en arbejdsplads, et sovekvarter, en gammeldags landsby, en hær eller et naboskab. Så hvis det er *by* og *byliv*, som arkitekter, planlæggere, sociologer og andet godtfolk vil skabe – og ikke alt mulig andet – er det altså *det*, de skal stræbe efter at udvikle. Tilsvarende kan man med god rimelighed sige, at jo mere der er af *dét*, jo mere by er der.

Mærkeligt nok, må man sige, optræder dette begreb om by meget sjældent i diskussioner om byen, også blandt mange af de mennesker, der er positivt indstillede over for byer, og blandt dem, som går for at være eksperter når emnet drøftes. Nærmere beset er det ordet ”fremmede” som en integreret del af grundlagsdefinitionen, der er fraværende. Kan det tænkes, at dette ord medfører et vist ubehag hos dem – at de forbinder det, eller frygter at andre forbinder det, med noget *uhyggeligt*, som ikke er god reklame for byen? Endnu et spørgsmål at have in mente.

Hvad karakteriserer så, nærmere bestemt, det liv der udspiller sig i byen – byen som en verden, hvor masser af forskelligartede mennesker, der ikke kender hinanden personligt, færdes blandt hinanden? Naturligvis masser af forskellige ting og sager. Jeg skal nøjes med at nævne nogle enkelte, som har spillet en særlig rolle i forskningen om byer. Man kan opleve mangfoldighed og diversitet; nervestimulering, nervebelastning og blaserthed; desuden anonymitet, upersonlighed, ligegyldighed og ufølsomhed. Man kan opleve segmentering – forskellige dele af ens liv udspiller sig i forskellige sociale segmenter. Man kan opleve frihed fra ”personlig” social kontrol fra familie og bekendte, og til gengæld få u-personlig social kontrol fra politi og vagtmyndigheder, samt en allestedsnærværende potentiel overvågethed og iagttagethed, om ikke fra andre så fra alle og enhver. Man kan opleve frihed fra at skulle *være sig selv* (som bekendt en af moderne menneskers byrder), og give sig ud for at være en anden. Man kan bade i menneskehavet, og drukne i menneskehavet. Man kan gå på opdagelse; man kan føle en særlig opstemthed, elektrificerethed ved det summende liv omkring sig. Man kan udvikle en brug-og-smid-væk-mentalitet, og selv blive genstand for andres ditto. Man kan opleve møder – korte eller længerevarende, intense eller næsten umærkelige, ordrige eller ordløse. Man kan konstruere sig selv gennem i øjnefaldende afslappethed – fx. på diskoteket, hvor man lader sig se siddende i en gruppe blandt venner i muntert og behageligt selskab.²

Blikket får overhovedet en særlig betydning: Det er interaktions-sansen *par excellence* i byen. I byen skabes en overflade på mennesker – ganske enkelt fordi det er det eneste man kan se. I den forstand bliver mennesker til bæremaskiner, der fremfører en overflade. Denne bliver vurderet efter blikkets kriterier, altså æstetisk: Smuk eller hæsli, raffineret eller ordinær, vellykket eller løjerlig. Bæreren bliver naturligvis klar over, at hu/an fremfører en overflade, der vurderes af andre efter æstetiske

kvaliteter; og hu/an må forholde sig til, hvorvidt og hvordan hu/an selv aktivt vil æstetisere sin overflade. Det er de færreste i vores del af verden, der går ud i byen i slåbrok og sutter; men den nærmere grad og karakter af æstetiseringen afhænger naturligvis også af personens økonomiske midler. Overfladen bliver desuden vurderet efter seksuelle kriterier. Det er en smule mere indviklet teoretisk at forklare sammenhængen mellem by og seksualisering. Men vi ved alle sammen, at seksualiseringen er løs i byen – vi orienterer os automatisk efter den (eller efter at undgå den) i det daglige liv, fx når vi stiller os ved stoppestedet. Og vi ved, at når seksualiseringen først er sluppet løs, galopperer den glammende og ustandselig rundt.³

Kritik af byliv

De ovennævnte specificeringer, ikke mindst de sidste, leder os uden tvivl direkte over til kritikken af byen. Vi kan skelne mellem i al fald tre former for kritik, som har været og til dels stadig er almindelige.

Den ene slags kritik fremfører, at den slags byliv er noget, som kun dyrkes af en helt særlig gruppe: Det øvre mellemlag, altså de veluddannede og velbjærgede samt deres afkom i form af studerende. Med andre ord: *caffè latte*-segmentet. Det er således ikke noget, der vedrører ”almindelige mennesker”.

Mod det kan man indvende flere ting. For det første, at det øvre mellemlag vel også skal have lov at have deres fornøjelser. Desuden bliver der efter alt at dømme flere og flere mennesker, som tilhører dette lag. Men det er nok heller ikke rigtigt, at det kun er dem der dyrker og færdes i den slags byliv. Hvad med mellemøstlige og nordafrikanske indvandrere? Faktisk udgør indvandrermand og deres mandlige efterkommere en væsentlig del af den mængde, som konstituerer bylivet i nutidens vestlige samfund, hvor de deltager i alt fra people-watching og kaffe-drikning til seksualisering.

Indvandrerkvinder fra de samme områder har som bekendt været anset for immune for seksualisering, men de går da i al fald på gaden og på indkøb og deltager i byens æstetisering, således som man nemt kan se på deres gestaltning af tørklædernes farver og materialer.⁴ Og måske er de også begyndt at deltage – vel at mærke aktivt – i seksualiseringen? Jeg har såmænd oplevet det på egen krop, om man så må sige, her i sommer i Københavns lufthavn. Og nota bene, lufthavne er netop byrum, altså steder hvor en mængde af forskelligartede fremmede færdes blandt hinanden. Mens jeg ventede på ombordstigning i flyet til Istanbul, opdagede jeg til min overraskelse, at en ung tørklædebærende kvinde på bænken overfor flirtede med mig. Jeg troede ikke mine egne øjne og så derfor tilbage kort tid efter. Ingen tvivl. Dette var ikke blot et skjult blik, efterfulgt af en slåen øjnene ned, men en aktiv, direkte flirten. Om end hun så at sige var mandsopdækket af sine mut udseende forældre, udgjorde tørklædets sider åbenbart et dække, der gjorde flirten mulig. Jeg var naturligvis smigret.

Man kan også spørge: Hvorfor flytter folk fra 3. verdens landdistrikter til ”3. verdens” storbyer, og hvorfor bliver de dér, når de alligevel ikke kan få arbejde der? Er det blot fordi de nu engang har betalt for transporten ind til byen og ikke har råd til at tage tilbage til landet igen? Har det ikke også at gøre med den stråleglans der udgår fra storbyens liv? Og hvad

med turisterne, der ligeledes udgør en væsentlig del af den mængde af mennesker, som konstituerer de vestlige byers byliv? Har turiststrømmes bevægelser ikke noget at gøre med en attraktion til det sociale byliv? Og hvad med dem, der rejser til provinsområder fx. i Spanien eller i Grækenland? De konstituerer med deres mængde lige præcis *byliv* på ellers øde og affolkede øer og strande; og det afskrækker dem åbenbart ikke. Og er turisme ikke en vigtig økonomisk faktor til at øge et lands indtægter? At det udelukkende skulle være det øvre mellemlag, som gør brug af bylivet, er således ikke nogen ganske overbevisende kritik.

En anden slags kritik fremfører, at byliv er overfladisk og rent æstetiserende, og dermed blottet for egentlig *mening*. Til det kan man sige: Ja! Det er helt rigtigt, at bylivet i mange henseender har at gøre med overflader og det overfladiske, og at det i mange henseender er æstetiserende. Men hvad så? Indebærer dét ikke en række positive værdier i sig selv? Hvad er der galt ved at nyde overfladiske møder, eller nyde at æstetisere og seksualisere? Jamen det kan jo ikke bære et liv med dettes nødvendigheder, vil nogle sige; ej heller gøre et liv meningsfuldt og værdigt. Men hvem har sagt, at det skulle være det *eneste* værdifulde i menneskers liv?

En tredje slags kritik specificerer, hvad det er, bylivet efter dens opfattelse mangler: Det giver ingen basis for *solidaritet*. Solidaritet med de svage, med arbejderklassen, med indvandrere og lignende. I stedet for at byplanlæggere, arkitekter og politikere bestræber sig på at skabe rammer for det velbjærgede mellemlags æstetiske nydelser, burde de rette bestræbelserne mod at fremme menneskers samarbejde på arbejdspladser, i politiske foreninger, i naboskaber og i aftenskoler, for det er gennem den slags samarbejde, at man udvikler solidaritet. Denne type kritik er udbredt og findes fx. i energisk form hos de engelske forskere Ash Amin og Nigel Thrift i deres bog: *Cities: Reimagining the Urban* (2002), som netop tildeler aftenskoler en velsignelsesrig rolle i så henseende.

Mod denne kritik kan man fremføre to indvendinger. For det første kan man spørge, hvad der egentlig skulle motivere folk til at arbejde sammen med deres naboer eller med de andre på aftenskolen, hvis der er store forskelle mellem dem i livsholdning og livsform. For det andet kan man fremhæve, at der i bylivet faktisk foregår ting og sager, som peger i retning af solidaritet. De findes tilmed måske mest udpræget i lige præcis dét, som kritikerne finder allermest skandaløst: Nemlig i nydelsen ved det overfladiske. I både æstetiseringen og seksualiseringen ligger en tiltrækning til det *anderledes*, og dermed også en ansporing til accept og solidaritet. Men rigtignok ligger der også en spore til frastødning; så måske det var gavnligt med en form for *æstetisk opdragelse*. Det vender jeg som nævnt tilbage til.

Betingelser for et godt byliv

Før vi går nærmere ind på spørgsmålet om æstetisk opdragelse, skal vi se på nogle af de betingelser, der er for et godt byliv. En betingelse er, at mange mennesker er samlet på et lille areal, hvilket taler for at bygge højt og tæt, snarere end højt og spredt (eller lavt og tæt) – med mindre man kan kompensere for dette ved, at folk hurtigt kan bringes frem og tilbage, så de kan deltage i og være med til at konstituere bylivets rum. Hvis man ikke kan nogen af delene – altså hverken har mulighed for at få masser af folk til at bo på et relativt lille område, eller hurtigt bringe dem frem

og tilbage til og fra byens centre – er det klogere simpelthen at erklære sig som *land* og ikke som by. Med mindre man da har eller kan skabe en eller anden attraktion, der kan føre turiststrømme til.

Man kan indimellem få indtryk af, at de arkitekter, planlæggere og politikere, der taler positivt om at skabe mere byliv, forestiller sig dette realiseret gennem en endeløs udvidelse af rækkerne af Kartoffelrækker eller et gigantisk Brumleby. Men det kommer der ikke mere by ud af – og for så vidt ikke engang mere Brumleby, for Brumleby lever af, at det har direkte tilgang til et omkringliggende byliv i egentlig forstand, hvor fremmede færdes blandt fremmede. Ja, *fremmede!* – ikke naboer og bekendte, som kan hygge sig med hinanden og komme hinanden ved. Man kan også undre sig over, hvorfor provinsbebyggelser åbenbart så gerne vil markedsføre sig som by, når de tydeligvis ikke er det og ikke har en chance for at blive det. Hvorfor ikke i stedet føre sig frem – eller simpelthen leve ubemærket – som det, de er?

En anden betingelse for et godt byliv er, at de *fysiske omgivelser* – både de naturlige og de menneskeskabte – er attraktive nok til, at der kan danne sig byliv. Det vil jeg dog afstå fra at gøre mig klog på i denne forsamling, hvor deltagerlisten opregner en frygtindgydende mængde af arkitekter og planlæggere. (At jeg ikke i enhver sammenhæng afstår fra at blande mig i udformningen af byens fysiske omgivelser, kan den interesserede læser se i min artikel: *København i verden*).⁵

Derimod vil jeg gerne sige noget om et andet aspekt af omgivelserne: Nemlig menneskene. Også det sociale aspekt – socialiteten – bør nemlig være i en stand, så mange mennesker finder det umagen værd at færdes der. Men her lader det til, at der er en bestemt type problemer, i al fald nogle steder. Det er desværre nok ikke problemer, man kan løse med arkitekters og planlæggeres tiltag.

Hvis vi vender tilbage til mit indledende eksempel med amningen: Ville det så blive løst, hvis planlæggere planlægger efter, og arkitekter bygger, særskilte ammestuer i byrummene? Næppe, for stormagasinet *havde* netop indrettet særlige ammerum; men dér ville kvinden ikke sidde, fremgår det af hendes klage, fordi det afsondrede hende fra den særlige by-atmosfære ved at sidde i rum med andre personligt ubekendte. Om planlæggere og arkitekter *kan* bidrage med noget interessant her, vil jeg overlade til dem at fundere over. Men det er måske snarere en offentlig *debat* der skal til, og en slags kollektiv ”opdragelse”, hvor den enkelte heldigvis kan spille en betydelig rolle ved at foregå med et godt eksempel.

Nu var der jo faktisk en debat om amning i byrum; men problemet var, at det bedste argument slet ikke kom frem. Nemlig at den ammende kvinde kan vikle et sjal løst om brystet og barnet. Det er der faktisk enkelte kvinder der gør, og det ser trygt og godt og næsten saligt ud. Og på den måde foregår de med et godt eksempel på kunsten at omgås fremmede: Nemlig på hvordan man på samme tid kan sidde på en café sammen med andre fremmede og nyde by-atmosfære, *og* vise hensyn og signalere venlighed til dem, der af den ene eller anden grund føler sig generet af, at brystet og amningsakten kan ses.

Men amnings-diskussionen er formentlig udtryk for et mere generelt problem blandt byrummenes mennesker. Hvem af os (og nu appellerer jeg direkte til jer som bymennesker) har ikke siddet på café med en jer ubekendt kvinde ved siden af, der talte i mobiltelefon – meget højt, meget længe. (Beklager, men det er altid en kvinde). Eller hvor nogen har ment, at nu skal deres hund have lov til at gå rundt uden snor og sniffe til jeres sko og lægge sig oven på dem? Eller hvor et barn skriger – skriger – øresønderrivende højt, skingert, hysterisk og vedvarende? Eller hvor børnene løber rundt efter hinanden inde under bordene mellem jeres ben? Hvem har ikke oplevet brunch-scenerierne, hvor bebé'en, tronende for bordenden i den høje stol, under skrig og skrål slår i sin mad med sin ske så gulvet omkring den flyder med ketchup, pomfritter, akaciehonning og babymos? Hvorfor mener folk, at jo mere larmende børn er, jo sundere er de? Hvorfor tysser forældrene ikke på dem? Hvorfor tysser *andre* ikke på dem? Hvorfor er det tabu og helligbrøde at tysse på andres børn? Én grund til børnenes terror er, at når de unge forældre tager barnet med på café, er det slet ikke for barnets skyld. Det er for deres egen. *De* vil gerne mødes og snakke med deres venner, *de* vil gerne sidde på cafe og arbejde ved computeren – så for så vidt er børnene snarest i vejen. Resultatet, skulle man synes, er forudsigeligt: Barnet keder sig, skriger eller laver ballade for at få opmærksomhed. Men samtidig er forældrene så forelskede i deres afkom (dvs. i sig selv), at de ikke kan forestille sig, at det skulle genere nogen.

Hvordan er det kommet dertil, at så mange ikke tager hensyn til andre i bylivets rum? Svaret er desværre nærliggende. Det er *min* generations skyld, og dermed også mange af jer tilstedeværendes generation – det er *vores* generation, vores sociale lags skyld. Fra slutningen af 1960'erne gjorde vi det af med, hvad vi oplevede som stivnede omgangsformer og autoritær moral. Desværre lukkede vi barnet ud med badevandet. Og det er *os*, der har opdraget generationen af unge forældre, og i nogen grad opdraget dem som egoister, der sætter sig selv, deres egne udfoldelser og deres børn i centrum. Derfor påhviler det måske også os i særlig grad at gøre gældende, at det er befordrende med en vis takt og tone, hvis der skal være et godt byliv.

Bylivets takt og tone

Problemets alvor – set ud fra bylivets side – understreges af, at folk i stigende grad ikke længere behøver at komme ud i byen. Telemediernes udvikling har gjort, at man ikke behøver gå på posthuset for at sende et brev, gå i forretninger for at købe ind, tage et sted hen for at holde kontakt med venner og bekendte, og et andet sted hen for at gå på arbejde. Og desuden har telemedierne udviklet en helt ny og alternativ by-verden end den klassiske by med dens fysiske nærvær af mange forskellige fremmede – nemlig en tele-by eller inter-teleby, hvor man kan færdes blandt mangfoldige andre telemedierede mennesker og deres overflader. Den klassiske by bliver altså mere og mere til noget, man skal tilvælge.

Heldigvis (igen set fra bylivets synsvinkel) lader det dog til, at byen stadig har en attraktionskraft. Mange går således på cafe eller i parken med deres pc og deres smartphones – fx. fordi de vil arbejde eller more sig med disse tekniske devices. Det lader altså til, at de foretrækker at gøre dette ude i bylivets særlige atmosfære, frem for at sidde derhjemme med sig selv. Der er endda så mange, som tager pc'en med, at nogle

cafeer har forbudt det – med henvisning til at man vil ”prioritere samvær og en livlig atmosfære”.⁶Jeg tror dog ikke det ændrer så meget på samværet i byrummene, hvis folk har deres laptops med. Mange mennesker har i tidens løb haft aviser og bøger med på café – for at læse dem, eller for at signalere, at man ikke ønsker andres henvendelser, eller for at demonstrere, at det ikke er fordi man er *ensom*, at man sidder alene på cafeen, men fordi man har vigtige ting at tage sig til.

Problemet med samværet – hvis man da synes der er et problem – er snarere, at det i byrum nu om dage generelt er de færreste, der taler med fremmede. Hvis man synes det er et problem, bør den ”æstetiske” opdragelse til byliv måske også indebære, at nogen finder på, og lærer andre, ikke blot *score*-replikker, men repertoirer af almene kontaktreplikker (og ikke bare den med vejret). Samt at folk lærer, hvordan man afviser andre på en venlig og ikke-sårnde måde, og lærer at tage imod en afvisning uden, at det helt ødelægger ens dag. Samt lærer, hvordan man tager imod en henvendelse fra en fremmed.

STADSKVALITETER EFTERFRÅGAS

Alexander Ståhle

Tekn. Dr. i stadsbyggnad. Alexander Ståhle har genomfört projektet "Värdering av stadskvaliteter", der belyser den økonomiske sammenhæng mellem bykvaliteter og ejendomspriser i tættere byområder.

Vad är attraktiva stadsmiljöer?

Hur bygger man en attraktiv stad? Frågan är viktig för Sveriges kommuner, oavsett storlek, storstad som landsbygdskommun. Att långsiktigt bygga upp ett bostadsbestånd med höga kvaliteter är viktigt för kommuner som vill locka nya invånare och företag. Vad som uppfattas som attraktiva stadsmiljöer är därför en mycket viktig kunskap att besitta, för tjänstemän likaväl som för politikere med ansvar för stadsbyggnadsfrågor på lokal, regional eller nationell nivå. Detta för att kunna besluta kring och utforma framtida nybyggnadsprojekt så att de kan bidra till en positiv utveckling av staden eller orten.

Den nya ekonomiska geografin, framförallt beskriven av nationalekonomen och nobelpristagaren Paul Krugman, förklarar varför de stora städerna växer snabbare än de små. De stora städerna är helt enkelt större marknader. De skal ger fördelar och ett större utbud av attraktioner som drar till sig nya företag och nya invånare som söker mångfald och en urban livsstil. Urbaniseringen och att människor samlas nära varandra är förutsättningar för välstånd och kreativitet, men också för ett mer miljövänligt samhälle, menar Harvardekonomen Edward Glaeser¹ (se noter side 62). Denna trend mot urbanisering och ökat stadsliv finns även beskriven av sociologer som Richard Florida² och Manuel Castells.³

Ett exempel på en stad som medvetet arbetat för att locka till sig nya invånare och företag genom en tydlig stadsbyggnadspolitik är München. Satsningar på den offentliga miljön, ett väl sammankopplat gatunät, mötesplatser och rikligt med grönytor har inte bara gett München högst ranking som "Most livable city" i livsstilsmagasinet Monocle⁴, utan också en ständig ström av nya invånare. En svensk stad som lyckats med liknande recept och som är på stark tillväxt är Malmö. Städer med höga boendekvaliteter, lockar inte bara människor som vill bo och leva sina liv där, utan också företag. Idag är det företagen som följer arbetskraften. Industrialismens utveckling under 1900-talet gällde snarare det omvända. Då var det enskilda platsresurser som en hamn, en gruva, en stor arbetsgivare (exempelvis Ford i Detroit) som styrde stadsutvecklingen. Samtidigt framträder ett mönster där även vissa mindre städer drar till sig nya invånare och företag. Gemensamt är tydliga stadskvaliteter i form av urbana verksamheter, såsom caféer och butiker, eller god tillgång på parker, grönområden och vatten. Ofta finns ett urbant stadsbyggnadsmönster, en kvartersstruktur – inte sällan en äldre sådan – som lockar till sig långväga besökare. Exempel på sådana miljöer finns bland annat i Nyköping, Sölvesborg, Mönsterås och Jakriborg utanför Lund. I än mindre orter kan ett populärt konditori vara just en sådan urban verksamhet som lockar gäster som kommer långväga ifrån – en liten smula stadskvalitet, men med ett högt värde för orten.

Stadsbyggnadshistorisk tillbakablick

På senare tid har urbanitet och stadsmässighet kommit att bejakas

i många styrdokument för strategisk stadsutveckling, men vid en stadsbyggnadshistorisk tillbakablick blir det dock tydligt att dessa inte hade samma höga värdering under de första decennierna av efterkrigstidens stadsbyggande. I stället har en mycket stor del av Sveriges tätorter utformats utifrån modernistiska stadsbyggnadsprinciper och ideal som inneburit funktionsseparering, det vill säga en geografisk åtskillnad mellan bostäder, centrum och arbetsområden, men också en glesare stadsbyggnadsstruktur. Med utbyggd tunnelbana i Stockholm och en stark tro på det bilburna samhället kunde dessa nya, effektiva stadsdelar bli attraktiva bostadsområden för den tidens bostadsspekulanter. Ett sådant glest, trafikseparerat stadsbyggnadsmonter uppstod inte bara i Stockholms tunnelbaneförorter utan i utkanterna av de flesta svenska tätorters kärnor. Trafiken hanterades ofta utifrån principer ur SCAFT⁵, en handbok för trafikplanerare som togs fram av en grupp forskare på uppdrag av den svenska planmyndigheten. Handboken förkastade den traditionella stadens uppbyggnad. Trafik, boende, arbete och rekreation skulle separeras och traditionella gator med entréer mot gatan ansågs vara trafikfarliga. Flera olika transportslag på en och samma gata fick heller inte förekomma. SCAFT ersattes 1982 av TRÅD⁶. Även denna skrift hade bilens framkomlighet och trafiksäkerhet genom separering som överordnade planeringsmål. Än idag byggs många bostadsområden enligt dessa principer.

Fig. Nytorget i SOFO, en mycket populär stadsdel i Stockholms innerstad med stigande bostadspriser.

Bland dåtidens arkitekter och planerare fanns en stark tro på att den glesa, uppdelade staden skulle svara mot de boendes behov. Flera delar i det funktionsuppdelade boendet uppskattas också även idag, till exempel grönskan, trafiksepareringen och lekparkerna. Det finns dock många egenskaper som inte visat sig vara så attraktiva, som det var tänkt. Att



stadsbyggnadsprinciperna innebar att lokalisering av arbetsplatser och boende kom att ske med stora avstånd från varandra har skapat mycket av de negativa trafikeffekter vi kan se i dagens stadskärnor. Talande siffror för funktionssepareringens effekter är Göteborgsregionen där cirka 75 procent av de nya bostäderna under de senaste 20-30 åren har byggts i kranskommunerna, medan en lika stor del av arbetstillfällena har tillkommit i Göteborg. Dåtidens principer innebar även rivningar i många svenska stadskärnor, för att det nya separerade samhället, med plats för bilar, parkering och storskaliga byggnader, skulle få plats i de äldre stadskärnornas trånga gatunät och små fastigheter.

Stadsutveckling och förtätning

I den regionala utvecklingsplanen RUF 2010 för Stockholmsregionen är urbanitet ett ledord. Den pekar ut ett antal täta regionala stadskärnor där stadsutvecklingen ska koncentreras. Även Stockholms stads vision 2030 – likaväl som den nyligen lagkraftvunna översiktsplanen Promenadstaden – pekar på värdet av en tät, levande stadsmiljö i den centrala stadskärnan, kompletterad av ett antal tyngdpunkter i ytterstaden. Detta är inget unikt, utan de flesta nya översiktsplaner i Sverige pekar i riktning mot en ökad stadsutveckling och förtätning. För de flesta svenska kommuner är dock stadsbyggnad av denna typ förenad med svårigheter.

Förtätning innebär i de flesta fall långa planprocesser, med överklaganden från närboende (NIMBY-effekten⁷) och svårighet att exploatera på grund av terrängförhållanden eller komplicerade markägoförhållanden. Svårigheter att tillhandahålla parkering enligt kommunens normer kan också utgöra ett hinder. Att bygga på jungfrulig mark i städernas utkanter, eller i kranskommunerna, där eventuella överklaganden är få och marken lätt att bebygga, är helt enkelt mindre komplicerat. Så varför inte bygga på detta enkla sätt? För att det är den raka motsatsen till den typ av stadsbyggnad som forskning och empiriska studier visar sig ha ett långsiktigt värde för medborgare och samhälle!

Stadskvalitet och bostadspris

Kan man sätta ett ekonomiskt värde på god stadsbyggnad? I en studie för Regionplankontoret, Stockholm, Nacka, Lidingö och Haninge kommuner har Spacescape i nära samarbete med nationalekonomer på företaget Evidens genomfört en omfattande studie för att utveckla ny kunskap om relationen mellan stadsbyggande och attraktivitet: Vilka stadskvaliteter efterfrågas av stadens invånare? Spacescape är ett forskningsbaserat konsultföretag som arbetar med kvalitetssäkring av stadsmiljöer och stadsutveckling. Företaget är en avknoppning från en stadsforskargrupp från KTH. Evidens är ett företag som gör ekonomiska analyser av den nordiska fastighetsmarknaden. Baserat på 7.000 bostadsrättsförsäljningar i Storstockholm har man med hjälp av statistiska regressionsanalyser identifierat åtta lägeskvaliteter, som vi kallar stadskvaliteter, som oberoende av varandra värderas högt.

Dessa åtta faktorer visade sig vara särskilt viktiga för prisutfallet på de studerade lägenheterna. En av dessa handlar om socioekonomi, mätt i inkomst och utbildningsnivå. Men de övriga sju handlar om den byggda miljön och ryms inom det, som kan beskrivas som ”det spatiala kapitalet”. Det är således inte lägenhetens standard, val av tapeter, eller om lägenheten utrustats med en teppanyakihäll, som ger den stora

påverkan på bostadsrättspriset, utan de identifierade åtta stadsrumsliga och stadsgeografiska faktorerna. (Den genomsnittliga m2 pris i Stockholm varierer mellan 20.000 och 80.000 kr.)

Närhet till city

Närheten till city är en av de faktorer som ger ett stort utslag på bostadens värde. I studien visade det sig, att kvadratmeterpriset sjunker med nästan 1.200 kr per kvadratmeter för varje kilometer avståndet ökar från centralstationen. Citys höga utslag på bostadspriset kan enkelt härledas till det stora utbudet av pendlingsmöjligheter, men även till det goda utbudet av handel och arbetsplatser. En stadsbyggnadsstrategi som tar fasta på denna slutsats pekar således på ett behov av att förtäta främst i centrala lägen.

Tab. Stadskvaliteternas påverkan på bostadsrättspriset per kvm.

| Variabler som påverkar priset | Antagen förändring | Prisförändring, kr./kvm |
|---|---------------------------|--------------------------------|
| Gång-gatunätsavstånd till city | 1000 m | -1190 |
| Gång-gatunätsavstånd till vatten | 1000 m | -1550 |
| Parkytor inom 1 km | 10 hektar | 600 |
| Urbana verksamheter inom 1 km | 100 procent | 1760 |
| Tillgång till gång- och gatunät, R12 | 0,1 | 640 |
| Mindre än 500 m till spårstation | Ja | 1370 |
| Kvartersform (andel slutet och utåtvända entréer) | 10 procentenhet | 500 |
| Socioekonomiskt index (0-100) | 1 procentenhet | 460 |

Närhet till spårstation

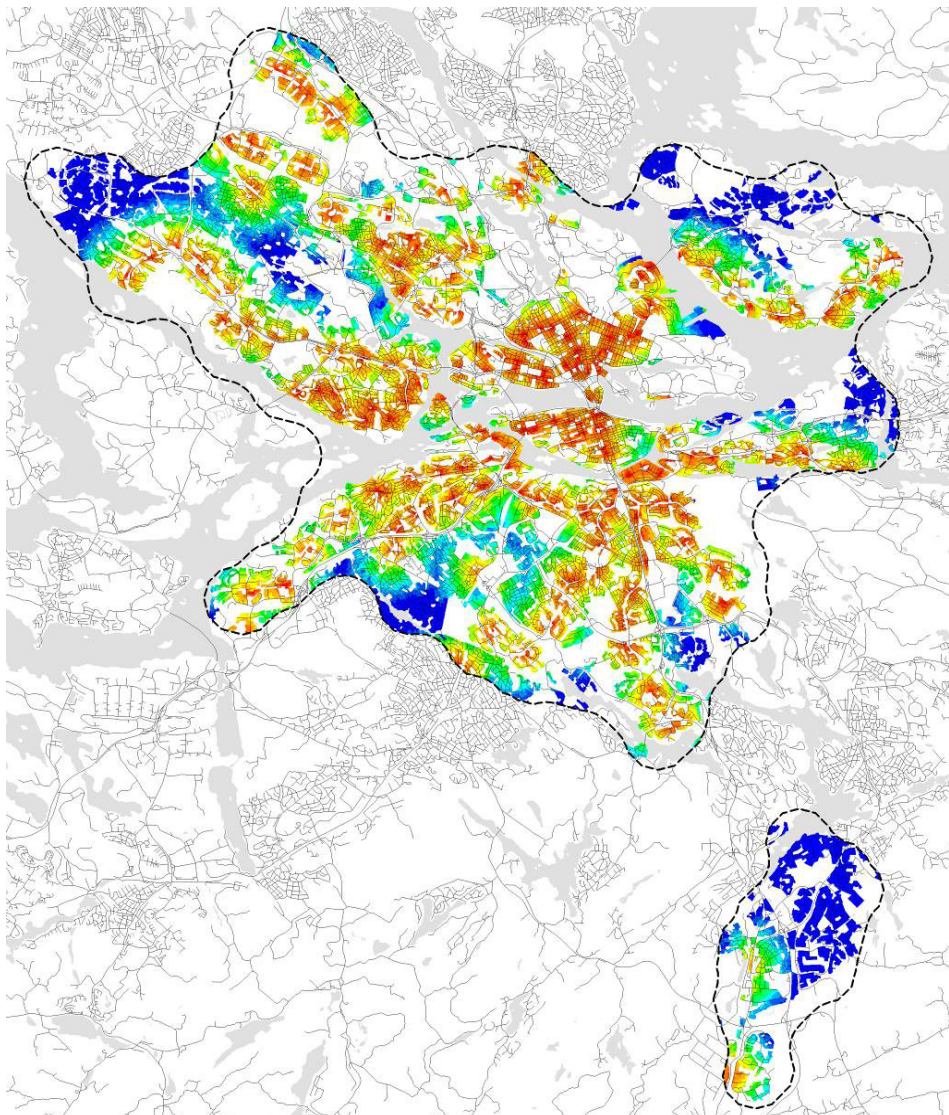
En minst lika viktig faktor för bostadsvärdet är närhet till spårstation, mätt i gångavstånd: Bostadens värde ökar med nästan 1.400 kronor per kvadratmeter, om den ligger inom 500 meter från en spårstation. I sammanhanget kan nämnas, att biltillgänglighet eller garageplats inte gav utslag i analysen, vilket tydligt pekar på den täta stadens och den goda kollektivtrafikens möjligheter att minska bilberoendet. Spårstationens värde är därmed oerhört viktigt att ha med sig i diskussionen kring hur framtidens infrastruktur skall byggas ut, och därmed en central fråga för den framtida stadsbyggnadspolitiken.

Ett väl sammankopplat gång- och gatunät ger också påverkan på bostadens pris. Det handlar framför allt om möjligheten att uppleva folkliv: Att synas och bli sedd. Pågående forskning på KTH pekar på vikten av, att stadsdelar är väl sammankopplade med varandra.⁸ I stadsdelar med få kopplingar till andra stadsdelar, oftast produkter av väl genomförda SCAFT-principer, upplever invånarna generellt sett ett större utanförskap. Motsatsen, ett väl integrerat gatunät, skapar i stället en rumslig integration. En stor amerikansk forskningsgenomgång visar, att också att sammankopplat gatunät ger en ökad andel gående och cyklister.⁹ De platser eller stråk i gatunätet som uppvisar bäst integration, det vill säga bäst koppling till gång- och gatunätet, brukar också vara attraktiva lägen för handel och service, om kundunderlaget i närområdet är tillräckligt stort.

Tillgång till urbana verksamheter

Tillgång till butiker, restauranger och kultur – i studien samlat under

*Fig. Närhet till spårstation i
Storstockholm
Sammankopplat gång- och gatunät*



begreppet 'urbana verksamheter' – visade sig också ge en kraftig påverkan på bostadspriset. Denna typ av verksamheter kräver den täta blandstadens och stadsgatans attraktivitet, samt lokaler och verksamheter i gatuplan. Många kommuner kämpar med frågan om funktionsblandning: Det kan vara svårt med restauranger kombinerat med boende på grund av fläktar, sophämtning, livsmedelstiftning och liknande frågor, men det kan också handla om, att det kan vara svårt för bostadsrättsföreningar att få lönsamhet i lokaler. Täta strukturer, med kvartersform, genererar på grund av sin form förutsättningar för butiker och verksamheter, som väljer att etablera sig i sådana lägen, medan det kan vara svårt att få lönsamhet i lokaler i glesa strukturer, där inte byggnadens placering möjliggör för förbipasserande att lägga märke till verksamheten. En stadsbyggnadsstrategi som tar fasta på denna konklusion pekar således på ett behov av att analysera lämpliga handelslägen för att kunna skapa attraktivitet för de boende.

Närhet till vatten

Närhet till vatten torde vara en självklar attraktivitet, vilket också bekräftats i de genomförda analyserna. Bostadens pris sjunker med ungefär 1.500 kr. per kvadratmeter för varje kilometers ökat avstånd från en större vattenyta. Många stadsutvecklingsprojekt som genomförts under de senaste 10-15 åren har handlat om omvandling av hamnområden, så kallade Waterfronts, där myllrande stadsdelar byggts upp i områden, som tidigare präglats av sjöfart, industri, godshantering

eller skrymmande verksamheter. H 99 i Helsingborg, Bo01 i Malmö, Norra Älvstranden i Göteborg och Hammarby Sjöstad i Stockholm är exempel på sådana stadsutvecklingsområden, som tar tillvara ett sjönära, centralt läge och skapar attraktiva boendemiljöer.

Närheten till park

Närheten till park är också signifikant i analyserna, och det är främst större parker som får genomslag på bostadspriset. Detta torde bero på den större parkens möjlighet att rymma olika typer av rekreativa aktiviteter: Lek, sport och möjlighet att uppleva rofyllda naturmiljöer. En långsiktig stadsbyggnadsstrategi vore att bejaka värdet i de större sammanhängande parkerna; bygg runt parker snarare än att bygga i dem. Hus i park skapar snarare grönytor som är svåra att använda, genom att grönytorna styckas upp, samtidigt som gränsen mellan privata och offentliga ytor suddas ut.

Kvartersform

Analyserna visar slutligen, att kvartersutformningen i sig har en signifikant påverkan på bostadspriset. Har kvarteret en utformning som innebär en hög grad av slutenhet och många utåtvända entréer innebär detta ett högre boendepris än en mer öppen inåtvänd kvartersform. Kvartersformen genererar två sorters grundläggande kvaliteter, dels den gemensamma gården och dels ett aktiverat gaturum som enligt forskning upplevs tryggare med fönster och entréer mot gata. Kvartersstad återfinns främst i Stockholms och Sundbybergs innerstad, men också i andra miljöer, som till exempel i trädgårdsstäder. För varje förbättring av ett slutenhetsindex med tio procentenheter, så ökar bostadspriserna med 500 kr. per kvadratmeter, vilket är ansevärt.

Analys av vad som skapar attraktivitet i den byggda miljön är ett värdefullt stöd för det framtida stadsbyggandet. Studien av Stockholms bostadsrättsmarknad möjliggör att i stadsbyggnadsprojekt även räkna på inkomstsidan av att bygga på ett visst sätt eller på en viss plats, till skillnad mot att som tidigare betona kostnadssidan av en exploatering: Byggekostnader, kostnader för anläggande av parkytor, gator etc. Intäktssidan har tidigare varit svårare att precisera, vilket har inneburit en hög grad av komplexitet i förhandlingar om mark och byggprojekt samt vid försäljningar. Det skulle också kunna vara möjligt att med grund i analyserna, peka på värdet av att exploatera i exempelvis de av utpekade

Förtättningsplan och utveckling av stadskvaliteter i Jakobsberg, förort i Stockholm (Källa: Spacescape)



tyngdpunkter och regionala stadskärnor, där intresset från exploitörer i vissa fall är lågt.

Slutsatser om utformning av stadsstruktur

Det finns följaktligen många slutsatser, som kan dras ifrån studien om, hur man bör gå tillväga vid utformning av bostadsmiljö och stadsstruktur. Samtidigt måste påpekas, att det finns flertalet begränsningar i studien, som gör att den inte kan användas som ett generellt verktyg för stadsbyggande. I studien finns till exempel inte småhus med vilket betyder, att en stor del av bostadsmarknaden inte är representerad. Därför är det inte möjligt att säga, att studien kan förklara boendeattraktivitet i sig, utan enbart attraktivitet för lägenheter i flerbostadshus. Ytterligare en viktig begränsning i studien är, att den är gjord för Storstockholm, vilket innebär, att den i siffror inte är direkt applicerbar på andra städer. Mycket tyder på att värderingen av stadskvaliteter är tämligen lika oavsett stad och plats, men preliminära resultat från nu pågående studier av Köpenhamn och Århus i Danmark pekar på skillnader. En annan viktig avgränsning i studien är, att den utgår strikt från det ekonomiska perspektivet. Den handlar således om en av tre hållbarhetsdimensioner. Emellertid visar det sig, att flera av de funna stadskvaliteterna är högst relevanta för ekologisk och social hållbarhet. Till exempel visar forskning att sammankopplat gatunät, täthet av urbana verksamheter och närhet till spårstation ger minskat bilåkande, vilket innebär viktiga miljö- och climateffekter, samtidigt som just dessa stadskvaliteter understödjer social integration och socialt samspel.

Begränsningarna i studien väcker självklart fler frågor. Vad kan sägas om just min kommun? Väljer olika målgrupper olika typer av boende? Väljer olika ålderskategorier olika typer av boende? Dessa begränsningar öppnar givetvis upp för fördjupningsstudier, där frågetecken kan rätas ut, men också nya intressanta frågor ställas. De senaste åren har man till exempel i mäklarvärlden pekat på, att det börjar ske förändringar hos barnfamiljer, som i högre utsträckning väljer att stanna kvar i innerstaden än för ett tiotal år sedan. Många som flyttat till ett småhus utanför staden ångrar också sin flytt och väljer att flytta tillbaka: Rörelsen kallas för ”Den grå vågen” (till skillnad från ”den gröna vågen”). En viktig orsak till återflytten är sannolikt oförutsedda resbehov eller konsekvenser därav. Inte endast resor till och från arbete, utan även längre avstånd till service och handel samt fritidsaktiviteter, har lett till ett oönskat resande, som slukar tid och pengar. Internationell forskning talar också om ”peak travel”: Att västvärldens resande har nått sin topp och, att det nu för de flesta större städer i industriländer börjar synas en återgång i resandet.¹⁰ Orsaken till denna tendens tros vara ett generationsskifte, där dagens unga inte kan tänka sig ett bilberoende förortsliv.

Men kan en analys av hur stadskvaliteter värderas verkligen ha relevans för det framtida bostadsbyggandet? Frågan är viktig att ställa sig, framför allt för de kommuner, som ser röda siffror i befolkningsutvecklingen, men även för dem som vill forma Sveriges framtida bostadspolitik. Studien pekar tydligt på behovet av att växla fokus, från en bostadspolitik som siktar på på ett behov av att bygga bostäder, till en stadsbyggnadspolitik som handlar om nödvändigheten av att bygga attraktiva stadsmiljöer. En växling från kvantitet till kvalitet; från kortsiktighet till långsiktighet. För att på sikt skapa miljöer som upplevs attraktiva för boende, företagande och besökande. Det är en politik som gynnar alla städer, oavsett storlek.

ER ØRESTADEN EN BY?

Hvad var visionerne, og hvad blev resultaterne?

Peder Boas Jensen

Arkitekt og professor em. Peder Boas Jensen har som beboer i og bruger af Ørestaden alle forudsætninger for at kunne vurdere Ørestadens planlægning og dens egenskaber som by.

Første billede (fig. 1) er fra en workshop afholdt juni 2012 af lokaludvalget for Amager Vest, et af i alt 12 lokaludvalg i Københavns kommune. De arbejder bl.a. med byplaner, har f.eks. lavet bydelsplaner som input til den kommende kommuneplan.

To unge arkitekter, tror jeg og måske begge medlemmer af NYP, Netværk for Yngre Planlæggere snakker skalaforvirring omkring Fields i Ørestad City. Én løsning kunne være, som det fremgår af modellen, at bygge kæmpe menneskestatuer a la Ramsesstatuerne i det gamle Ægypten som Ramsesstatuen foran banegården i Kairo.

Her har vi så to unge arkitekter i mål 1:1, fire store mennesker i mål 1:50 og Fields i mål 1:500. Fields bliver en helt lille hyggelig butik som mange af dem i det rigtige gamle city.

FAKTA OM ØRESTADEN

Først lidt fakta om Ørestaden. Uden et minimum af kendskab til historie og status for Ørestaden er det svært at snakke visioner og realiteter.

Københavns kommune var gennem sidste halvdel af det forrige århundrede et udkantområde på hælene. Indbyggertallet faldt med noget i retning af 30% fra ca. 750.000 til 500.000. Og det var ikke de bedst beslædede skatteydere, der blev tilbage, men en stadig mere aldrende og fattig befolkning i gamle udtjente bykvarterer.

Fig. 1 Fra en workshop afholdt af Amager Vest Lokaludvalg i juni 2012. Se de store mennesker på modellen.



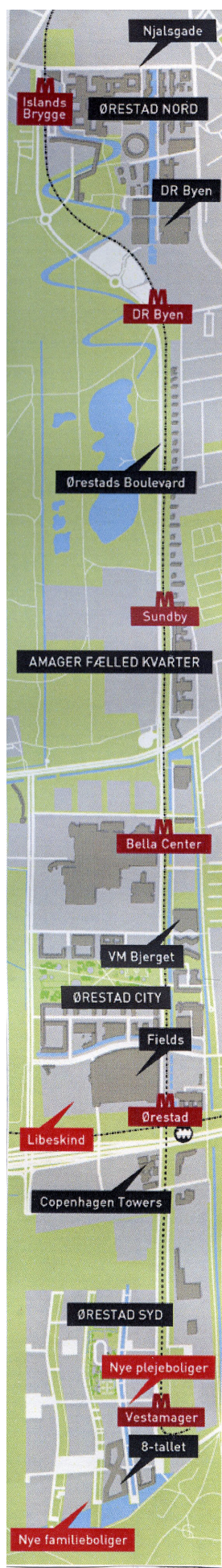


Fig. 2. Ørestads fire bydele: Ørestad Nord eller Universitetskvarteret, Amager Fælled bydelen, Ørestad City og Ørestad Syd.

En række stærke politikere i regering og folketing, Poul Schlüter og Svend Auken tog sagen op. Man husker måske også Stahlknecht udvalgets rapport: Hovedstaden, hvad vil vi med den? Lone Dybkærs udvalg til fremme af en byudvikling i Københavns havn. Eller Per Stig Møllers landsplanredegørelse om Danmark i år 2018, det år den sidste 68'er går på pension, som han så morsomt sagde.

I 1990 kom Würtzen udvalgets rapport om de kommende trafikinvesteringer i Storkøbenhavn. Det er her, Ørestaden første gang bliver nævnt som plan for udvikling og salg af del af Amager Fælled, der ejes af staten og Københavns kommune i fællesskab, og til finansiering af en metro.

I 1992 vedtog Folketinget bro og tunnel til Sverrig, samme år en lov om Ørestaden og 1994 – 95 afholdt Ørestadsselskabet den store arkitektkonkurrence om helhedsplan for Ørestaden. Efter uenighed, megen debat og mange indvendinger, som jeg her skal spare læserne for, kom det samtidig til et kompromis, hvor bl.a. Grønjordssøen blev bevaret.

EN ØRESTADEN 2013 STATUS

Ørestaden er ikke efter helhedsplanen én by, men 4 bydele med hver sine karakteristika (fig. 2):

- **Ørestad Nord** eller Universitetskvarteret som en by i byen, tæt på naboerne Islands Brygge og Sundbyerne, og tæt på Københavns middelalderby, inden for 30 min. gang fra Rådhuspladsen. Ørestad Nord er domineret af store offentlige institutioner som grundejere, Danmarks Radio, Københavns Universitet og IT Universitetet. Med forhenværende Danmarks Radio (DR) direktør Christian Nissen som en af drivkræfterne etablerede man sig med en Ørestad Nord Gruppe, fik udarbejdet Jan Gehl rapporten om fremtidens Ørestad Nord og har i det hele taget initieret en frodig debat om bedre by, en debat som bl.a. er fortsat i grundejerforeningen.
- **Amager Fælled Kvarteret** for hvilket der endnu ikke foreligger mere detaljerede planer.
- **Ørestad City** som byen på bar mark, stort set kun omgivet af kolonihaver og fælled. Man taler om det store trafikale kryds med trafik fra Sverrig til resten af Europa og nord på til den øvrige del af hovedstadsområdet og det centrale København. Det er her, vi finder det store forretningsliv som Ferrings og Fields, og som skulle være særlig interessant ved lokalisering af international kapital.
- Og **Ørestad Syd** ligeledes som byen på bar mark med den store sportsarena, mere forretningsliv og rigtig mange boliger, men endnu langt fra så færdig by som Ørestad Nord og Ørestad City.

Ved fuld udbygning skulle Ørestaden give husly for 20.000 indbyggere, 80.000 arbejdspladser og 20.000 studerende. År 2013 er halvdelen af arealerne solgt og en trediedel bebygget. Når vi skal tale om visioner og realiteter, så bliver det altså om en delvis bebygget by, og om hvad vi kan læse i verserende lokalplaner.

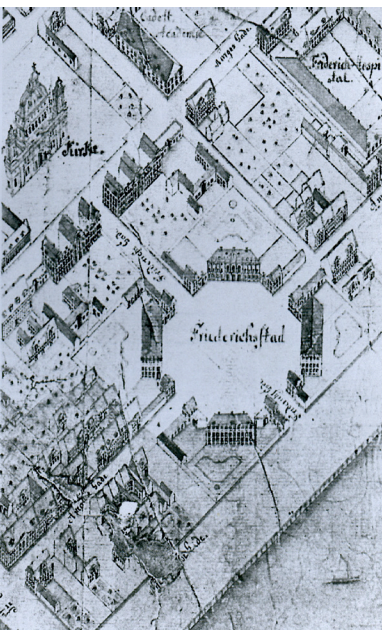
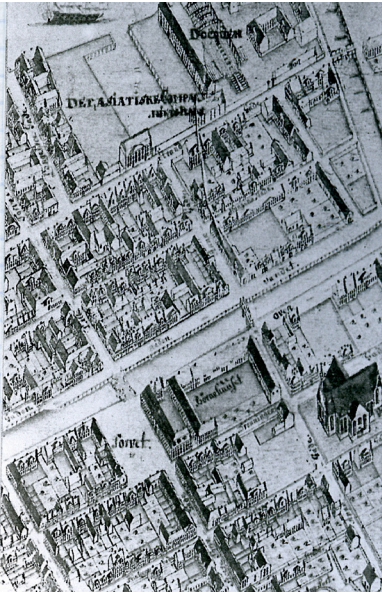


Fig. 3. Christianshavn og Frederiksstaden.

Organisationen Ørestadsselskabet, nu By og Havn er en slags ”parastatslig” organisation. Københavns kommune er efter loven overordnet byplanmyndighed. Men i praksis er det i høj grad By og Havn, der lægger planerne og vel at mærke for arealer, organisationen selv ejer.

Det ligner de engelske Development Corporations, der stod for planlægning af de mange New Towns omkring London og andre steder i England efter 2. Verdenskrig.

Og det er en form for organisation, som har interesseret i hvert fald mange venstreorienterede planlæggere, f.eks. da man udviklede Køge Bugt området i 1960’erne. Men dengang blev den slags ideer afvist.

HVAD VAR VISIONERNE?

Det var lidt baggrundssnak. Nu følger så billeder og debat om visionerne og siden realiteterne.

Som man kan forstå af baggrundsnakken, så var den helt overordnede idé med Ørestaden at sætte gang i en byudvikling for Københavns kommune. Det var en idé helt jordnært at skabe grundlag for finansiering af en metro. Og det var, sagde man, her i Ørestaden, den internationale kapital med fordel kunne slå sig ned med opland ikke kun i hovedstadsområdet og Danmark, men også langt ind i Sverrige og vel hele Skandinavien.

Siden er kommet andre planer til f.eks. for Carlsberg og især en nok så omfattende plan for Nordhavn, der af nogle opfattes som en trussel mod Ørestaden. I begyndelsen, den første halve snes år var det op ad bakke, men efterhånden kom der gang i en byudvikling med voldsom befolkningstilvækst, ca. 1.000 om måneden i Københavns kommune og blomstrende økonomi.

De tidligste visioner

I de aller tidligste forelæsninger til introduktion af Ørestaden var barokkens Rom det store forbillede. I senere rapporter fra Ørestadsselskabet eller By og Havn blev det Christianshavn og Frederiksstaden (fig. 3).

Både Christianshavn og Frederiksstaden er planlagte som bydele. De er hver planlagt som selv bærende integreret helhed. Det er det samme, man ønsker sig for en Ørestad.

I programmet for den store arkitektkonkurrence 1994 – 95 fremhæver man de i Københavns kommuneplan 1993 prioriterede planlægningstemaer: ”Stationsnære byarealer”; ”byen ved vandet”; ”den grønne by” og ”byens profil”.

- ”Stationsnære byarealer” giver sig selv med metroen.
- ”Byen ved vandet” forventes gennemspillet med søer og kanaler som karakterskabende element, der i øvrigt har vist sig at få stor betydning for skybrudssikringen af større byområder på Amager.
- ”Den grønne by” handler om naturværdier i og langs den ny by.

- ”Byens profil” er både en aktuel visuel realitet og en fortælling om stedets historie. Den gamle bys tårne skal f.eks. i den ny Ørestad modsvares af en nutidig vertikal markering af den levende bys mødesteder.

Arkitektkonkurrencens resultater

I dommerkomiteens betænkning efter arkitektkonkurrencen 1994 – 95 er Christianshavn og Frederiksstaden stadig nævnt som afsæt for nyfortolkning. Dommerkomiteen lægger i øvrigt vægt på:

- at der skabes et urbant miljø. I Ørestadsloven er der tale om bebyggelsestætheder på 100 % nord for Bellacentret og 180 % syd for. Man ønsker sig samme tætheder som i en fortsættelse af brokvarterene. Man ønsker ikke forstad;
- at der med Ørestaden opstår et laboratorium for nye arkitektoniske ideer;
- og at Ørestaden fremstår med klar identitet om en mangfoldighed af arkitektur.

Dommerkomiteen ræsonnerer over, at en by som Ørestaden må forventes at blive realiseret over 30 år. Det betyder, at planen derfor må bygges op om klare, strukturerende træk, der kan fastholdes trods skiftende syn på arkitekturidealer over så lang en periode.

Det endte med fire 1. præmier lagt ud til debat et års tid (fig. 4). Derefter blev det finske ARKKIs, nr. 2 fra venstre valgt som vinder og grundlag for udarbejdelsen af den endelige helhedsplan.

Fig. 4. Fire 1. Præmier og den endelige vinder af arkitektkonkurrencen det finske ARKKI arkitekter som nr. 2 fra venstre.

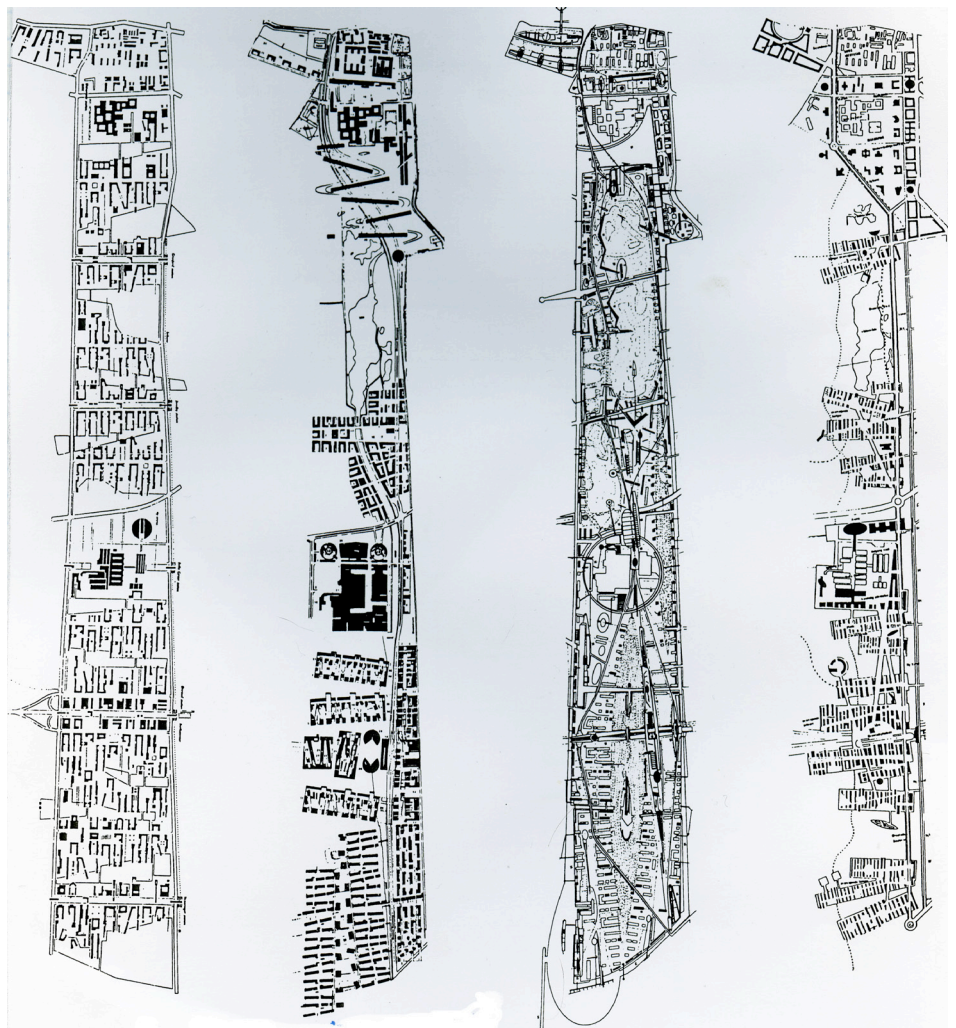




Fig. 5. Ørestad Nord eller Universitetskvarteret, byen i byen med Islands Brygge og Sundbyerne som naboer.

Det var, hvad man kan læse sig til om de helt overordnede visioner for helhedsplanen. Men derudover er der flere andre mere eller mindre udtalte visioner indbygget i de senere mange delplaner og projekter.

ØRESTAD NORD

Ørestad Nord eller Universitetskvarteret er som nævnt byen i byen, nabo til Sundbyerne og Islands Brygge og inden for 30 min. gangafstand fra Rådhuspladsen (fig. 5). Den er bygget op om et strøg fra DRs metrostation mod syd til Københavns Universitet på Amager, KUA mod nord. Dernæst går det vest på ad, hvad man har kaldt en rambla som i Barcelona, og frem til metrostationen på Islands Brygge.

Det er den del af Ørestaden, som har mest sammenhæng med den eksisterende by og den del af Ørestaden, som er mest integreret i Amager Fælled. Når man kører på kanten af fælleden, på Ørestad Boulevard eller med metroen, er der direkte kig til centrale dele af Ørestad Nord. Og omvendt, går man rundt i Ørestad Nord er der udsigt over fælleden og ganske få meter i gangafstand fra DRs metrostation og ud i naturen.

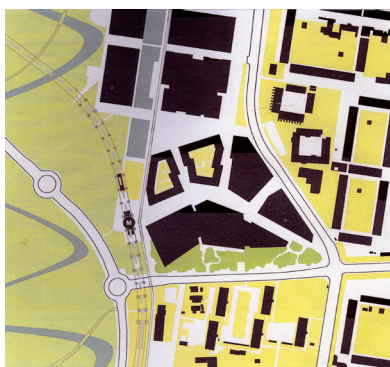


Fig. 6. Plan for August Schade Kvarteret eller "rigsarkivsgrunden" udarbejdet efter forslag fra Juul & Frost arkitekter

August Schade Kvarteret

For fire år siden, da vi i lokaludvalget tog fat på den første bydelsplan for Amager Vest, tog vi også fat på en analyse af Ørestad Nord. En af de vigtigste opgaver var at styrke relationerne til Amager Fælled. Vi synes som dommerkomiteen i den store arkitektkonkurrence, at det er forbløffende så lidt, der her arbejdes med en fælles planlægning for by og landskab.

Her har vi en metrostation klods op ad et af de største grønne områder i hovedstaden på samme måde, som man i 1800 fik sig en S-togsstation klods op ad Dyrehaven. Og her kunne man på samme måde ønske sig en markant adgang til fælleden med tilsvarende symbolsk betydning som Røde Port (fig. 7 og 8).

Her i Ørestad Nord trænger fælleden helt ind i de centrale dele af byen, her er den eneste direkte adgang fra fælleden til en metrostation. Og her er mulighed for yderligere grøn forbindelse fra fælleden, DRs metrostation ind i den gamle bebyggelse på Amager til Urban-planens byggeri og videre helt ud til Øresundskysten.

Fig. 7. DRs metrostation som nabo til Amager Fælled.



Fig. 8. Den midlertidige forplads til DRs koncerthus og TV studier.



Lokaludvalget har netop haft en lokalplan for "rigsarkivgrunden" nu August Schade Kvarteret til udtalelse, en lokalplan baseret på forslag fra Juul & Frost Arkitekter (fig. 6).

Dels skal der bygges et nyt hovedsæde for Nordea, dels blandet bebyggelse for boliger, butikker og værtshuse, hvor der sammen med DRs koncerthus og TV studier kan skabes lidt byliv.

Umiddelbart ligner friarealerne her som i andre dele af Ørestaden de arealer, der blev til overs, da man byggede husene. Det arbejdes der med, men ikke lokaludvalgets ønske om en klart markeret sammenhæng til fælleden.

En Ørestad Nord strøggade

Ørestad Nord er som nævnt bygget op om en nord-syd gående strøggade langs Emil Holms Kanal. Billedet er fra Jan Gehl rapporten, hvor man sammenligner med det rigtige strøg i middelalderbyen (fig. 9). Det er ikke så meget længere end strøget ved Emil Holms kanal, men et helt andet mylder af aktivitet.

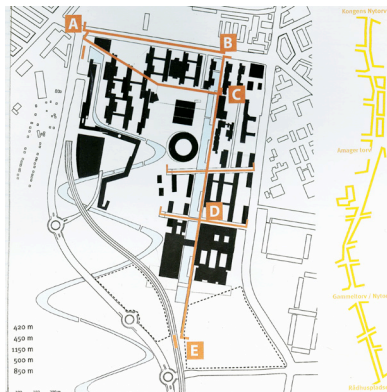


Fig. 9. Et strøg i Ørestad Nord og det rigtige strøg fra Rådhuspladsen til Kongens Nytorv tegnet med gul streg fra Jan Gehl rapporten.

Planlæggerne har haft en vision om strøget, men har i øvrigt været nok så optaget af en bebyggelse lagt ud i nord-syd gående længer. Det er, skulle man synes, planæstetik, hvor planlæggerne ikke har gjort sig tanker om for- og bagside på husene, eller husenes relation til omgivende friarealer, strøget og, hvad der måtte være af torve og pladser.

Da resultatet af arkitektkonkurrencen om DR byen i sin tid forelå blev det lanceret som planen for en københavnsk kasba (fig. 10 og 11). Det skulle ligne bymidten i en af de gamle arabiske byer i Nordafrika. Kasbaen er bymidte med et mylder af mennesker i de snævre gyder og småtorve.

Fig. 10. DR byen, Karen Blixen Parken til højre.

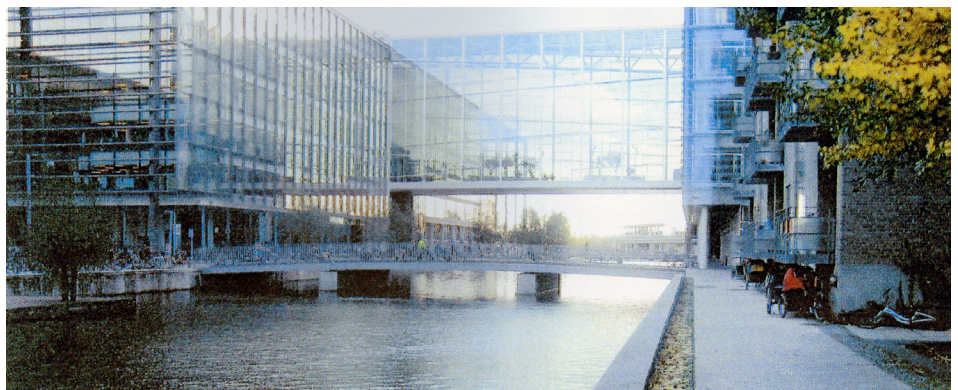


Fig. 11. IT Universitetet til højre og Karen Blixen parken til venstre.



Men DR byen er som bekendt lukket for andre end de ansatte. Måske er der mylder på den interne DR gade, men ikke for udenforstående.

DR byen er (så vidt vides) projekteret med mulighed for, at større dele uden sikkerhedsrisiko godt kunne være åben. De ansattes kantine kunne f.eks. være åben for andre. Men DR personalet er ikke glade for at lukke offentligheden ind.

Helt anderledes med IT Universitetet, som er åbent for alle i dagtimerne, og hvor man, ligesom i KUA længere nord på, kan få sig noget mad, en øl eller en kop kaffe i kantine. Men dette i øvrigt dejlige hus vender ryggen til strøget. Det samme gælder boligbebyggelsen Karen Blixen Parken på den anden side. Også her vender bagsiden med skralderum ud mod strøget.

Det skal dog retfærdigvis siges, at grundejerforeningen for et par uger siden har udskrevet en konkurrence netop til aktivering af hele Emil Holms Kanal.

ØRESTAD CITY

Ørestad Nord er indtil videre måske den mest vellykkede af de fire byer. Ørestad City, byen på bar mark med kolonihaver som naboer, er derimod den mest problematiske (fig. 12).

Beslutningen om Fields, en black box af et butikscenter, var katastrofal. En sådan black box går måske an i et forstadsmiljø, men næppe i et city. Det er den slags beslutninger, der frister politikere og andre, når det skal gå stærkt. Der er skræmmende fortilfælde f.eks. City 2 i Høje Taastrup. Det kunne heller ikke gå hurtigt nok.



Fig. 12. Ørestad City, byen på bar mark med kolonihaver som nabo.

Inden udarbejdelsen af den første bydelsplan for Amager Vest for fire år siden blev anført:

- Der mangler udendørs offentlige byrum egnet til ophold. De udendørs pladser synes som tidligere nævnt, at være arealer, der blev til overs, da husene var bygget. Huse og pladser er ikke tænkt sammen, og pladserne er ikke indrettet og møbleret til ophold. Det har man siden søgt at råde bod på ved etablering af et par småøer i kanalen og indretning af de såkaldte metrohaver under metroen på kanalens bredder.

- Der mangler indbydende stiforbindelser til den gamle by på Amager. I bydelsplanen foreslår man derfor etablering af en bydelens sti, hvor Ørestad City og Ørestad Syd gennem den gamle by får adgang til de centrale dele af Urbanplanen med en af byens mest spændende legepladser og Sundbyerne længere nord på. Også et projekt, der i debatten om ghetto – ikke ghetto, kunne tjene til integration af netop Urbanplanens bebyggelse.
- Fields bør åbnes ud mod de omgivende veje og pladser, Arne Jacobsens Allé og Amager Boulevard. Så vidt vides arbejdes der med sagen.
- Bellacentret vender også ryggen til byen i øvrigt. Der bør planlægges for Bellacentret som del af den helhed, der hedder Ørestad City.



Fig. 13. Downtown Ørestad City som planlagt efter forslag fra COBE arkitekter.



En Ørestad Downtown

Som i Ørestad Nord er lokaludvalget også her blevet præsenteret for en ny lokalplan, en lokalplan for en Ørestad Downtown efter forslag fra arkitektfirmaet COBE (fig. 13).

Der er hovedsagelig tale om erhvervmæssig bebyggelse samlet om et større torv. Fra et nyt fodgængerstrøg bag Fields bevæger man sig ad en slags ”Den spanske Trappe”, som den kendes fra Rom, ned til torvet med restaurant og mødelokaler.

Arkitekterne eksperimenterer med en anden skala end ellers kendt i Ørestaden og Ørestad City. Bygningshøjderne varierer, og det bebyggede areal pr. hus er væsentligt mindre end andre steder i den nye by.

Bebyggelsen henvender sig til mindre virksomheder end ellers, virksomheder som i hvert fald til at begynde med har behov for mindre hus og et begrænset etageareal. Man kan så senere, hvis virksomheden vokser, forhåbentlig købe sig ind hos naboen.

Projektet forekommer lovende, er i familie med nyere planer for Carlsberg og vel også Nordhavn. Spændende om ideerne lader sig realisere.

ØRESTAD SYD

Ørestad Syd er stort set ubebygget (fig. 14). Der er bygget hotel og erhverv som nabo til bebyggelsen i Ørestad City. Og helt nede på



Fig. 14. Ørestad syd, også byen på bar mark, næsten ubebygget.

grænsen til Kalvebod Fælled er bl.a. bygget boliger som bebyggelserne ”Stævnen” og ”8 Tallet”.

Der er desuden lagt op til nok en lokalplan for Arenakvarteret udarbejdet af tegnestuen Vandkunsten (fig. 13 og 14). Den omfatter den store nye arena, andre institutioner og boligbebyggelse.

Også her eksperimenterer arkitekterne med varierende bygningshøjder, variation i det hele taget og ny, menneskelig skala. Bebyggelsen kan minde om tæt, lav by, den form for projekter, som Vandkunsten især er berømt for.

For en mere grundig beskrivelse se arkitekt Pernille Schyum Poulsens forelæsning som refereret i dette skrift på side 58

ER ØRESTADEN EN BY?

Nej, Ørestaden er ikke én by, men fire meget forskellige bydele: Ørestad Nord som det indtil videre mest vellykkede, Ørestad Syd som lovende og Ørestad City som det mest problematiske. Nr. 4 på Amager Fælled ved vi ikke noget om endnu.

Min kone og jeg er glade for at bo i Ørestad Nord blandt en masse unge mennesker med masser af små børn.

Læs i øvrigt Karsten Ifversens nye bog om den generøse by, det nye København. De første ca. 100 sider handler om Ørestaden, om en diskutabel form for byplanlægning, synes han, men også og især om eksempler på fremragende arkitektur: Tietgen Kollegiet, IT Universitetet, DR Koncerthuset, boligbebyggelserne Bjerget og VM Husene, Ørestad Gymnasium og Ørestad Skole, boligbebyggelserne Stævnen og 8 Tallet.

Fig. 15. Byfælleden (øverst) og boliger i Arenakvarteret.



Steen Eiler Rasmussen holdt engang en af sine berømte forelæsninger om en af de store amerikanske industribyer med nyere rædsler af bebyggelse, ulidelig trafik og luftforurening og om en universitetscampus med charmerende gamle huse, store træer, fred og ro.

Spurgte sig selv til sidst, hvor han helst ville bo? Svaret var i industribyen. Der var noget at slås for.

FORSTÆDERNE SOM EKSPERIMENT

Pernille Schyum Poulsen

Arkitekt og partner i Tegnestuen Vandkunsten. Pernille Schyum Poulsen var deltager i "Forstædernes Tænk tank" og vandt med tegnestuen to af arkitektkonkurrencerne om Forstædernes Fremtid. Referat udarbejdet sammen med Peder Boas Jensen.

Forstædernes Tænk tank blev etableret af Naturstyrelsen og Realdania i 2011. Opgaven var at komme med forslag til, hvordan efterkrigstidens forstæder kan udvikles på en måde, så de i fremtiden kan fungere bæredygtigt både miljømæssigt, socialt og økonomisk.

Vandkunsten vandt som nævnt i to af "tænk tankens" konkurrencer, den for Greve Midtby og den for Farum. Vandkunsten vandt desuden et parallelopdrag eller en "parallelkonkurrence" for Arenakvarteret i Ørestad Syd. Det er disse tre projekter, som præsenteres i det følgende.

ET PATCHWORK I GREVE MIDTBY

Koblingen mellem fortætning og stationsnærhed, bæredygtighed, diversitet, konkurrenceevne, innovation, sundhed, energi, klima, fleksibilitet, strategi og proces, er de væsentligste temaer i konkurrenceprojektet for Greve Midtby.

Greve Midtby udmærker sig som forstad ved egen identitet takket være de mange allerede eksisterende sociale og funktionelle sammenhænge, alt sammen til forskel fra de mange "barmark" - udviklede historieløse nye "master plan" byggerier i omegnen af de store byer.

Fig. 1. Perspektiv af kommende sportsplads foran Greve Gymnasium. Under sportspladsen er der parkering.



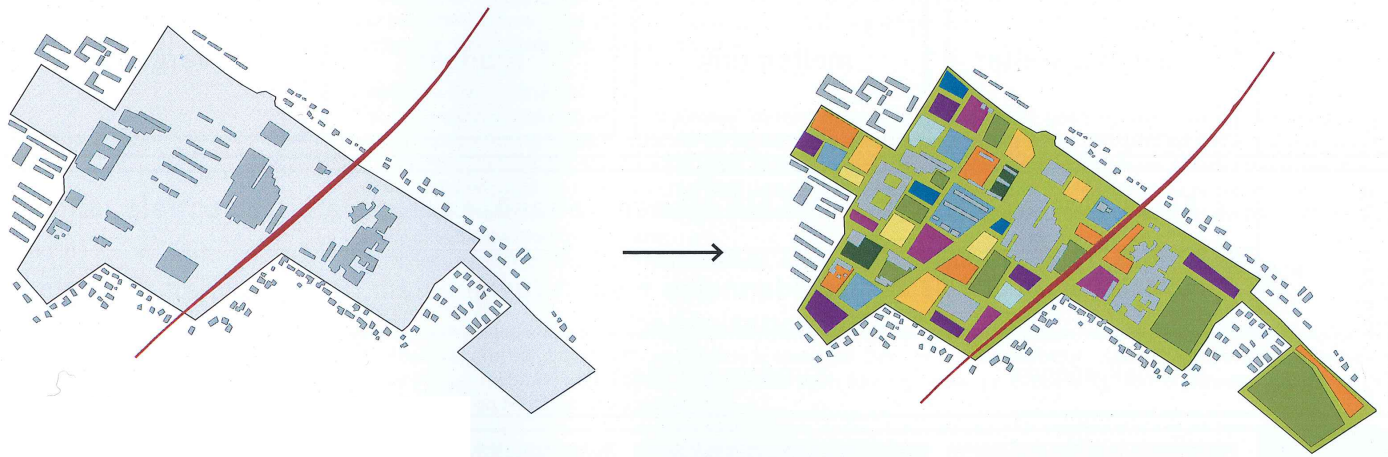


Fig. 2. Bymidten i dag med enkeltstående bygninger og store parkeringspladser. Og bymidten i morgen med de "tomme arealer" fyldt ud med nybyggeri.

Opgaven er at bygge videre på det byliv, der allerede findes, at tilføje nye lag af spænding og kompleksitet samlet i en fleksibel og robust helhedsplan for bymidstens udvikling over tid.

Midtbyen i dag

Hele området er præget af enkeltstående bygninger med store parkeringspladser (fig. 2). Typologien med store introverte bygninger står i markant kontrast til de omkringliggende parcelhuse og deres småhaver. Man savner et aflæseligt rumligt hierarki. Og byen fungerer entydigt på bilens præmisser.

Funktionelt er det enestående med så mange udadvendte, offentlige bygninger som rådhus, S-togsstation, svømmehal, gymnasium, skole, kirke og indkøbscenter inden for 10 min. gang. Dertil kommer fremragende strand i gåafstand fra stationen.

Her er kimen til en særlig intensiv og koncentreret bydannelse, hvor mangfoldighed er et allerede eksisterende grundlag. Det man savner er veldefinerede anvendelige byrum, man savner pladser til ophold, og man savner udadvendte offentlige bygninger.

Men der er optimale muligheder i det eksisterende funktionelle grundlag på stedet.

Regionen har mange rekreative tilbud. De omgivende grønne parcelhuskvarterer er nærmest at karakterisere som "parcellusskov" eller med midtbyen som ø i det store hav af småhuse med haver.

En vision for Greve Midtby

"Set i bakspejlet kan det undre, at vi som samfund ikke tog fat i denne problemstilling noget tidligere.

Tager man de nye hurtigtog gennem det danske landskab, hvor køerne er vendt tilbage til markerne og de mange smukke glastårne fyldt med grønne afgrøder har afløst svinestaldene og gylletankene, passerer man både gennem flere skove og en lang række nye bykoncentrationer.

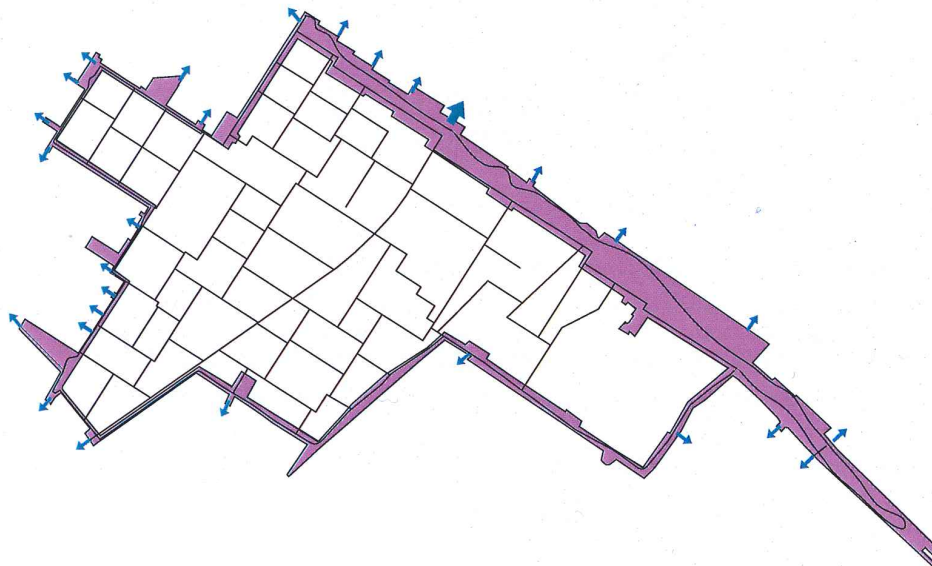
Sådan føles det i det mindste. En lang række af de gamle stationsbyer har fået nyt liv og er næsten uigenkendelige. Vel ligger stationerne der stort set de samme steder, men billedet har ændret sig markant. Den ene

Uddrag af en arkitekts fantasier om en artikel, der kunne tænkes trykt i et nummer af Politiken årgang 2030, ved Hans Andersen, arkitekt.

Fig. 3. Illustrationsplan af Greve Midby ved fuld udbygning. Bymidten, som er afgrænset af "perimeterstien", er opdelt i 6 kvarterer omkring de store offentlige institutioner og omgivet af udstrakte parcelhusområder.



Fig. 4. Blandet trafik i Midtbyen, som er afgrænset af "perimeterstien", og differentieret trafik i de omgivende boligområder.



charmerende bydannelse efter den anden. Alle frodige og tydeligt grønnere end for 20 år siden. ”

”Bevæger man sig ud i byen, finder man tæt, men også lav, by der blander boliger og offentlige huse i nye mønstre – meget tæt og med et væld af kulturelle tilbud af enhver art. Rådhuset er synligt som det demokratiske hjerte det må og skal være og biblioteket ligger 1 min. gang fra stationen. Omkring disse betydningsbærende huse er pladser, hvor folk samles eller blot slentrer igennem på vej hjem. ”

”Det hele summer af liv og stemning – der ligger ikke caféer på alle gadehjørner som i den klassiske storby, men de ældre mænd og koner sidder alligevel ved små borde og spiller kort og drikker kaffe. Opgøret med den funktionsopdelte by virker meget positivt med den tydelige blanding af funktioner, de åbne kantiner til kontorhusene giver meget liv til bybilledet, der vrimler med folk i middagstimerne. ”

”Det ligner, at vi har lært af fortidens fejl – at intimiteten og diversiteten hentet fra den klassiske by og modernismens grønne og solbeskinnede idealer er gået op i en højere enhed.”

”Det er tilsyneladende lykkedes at fremelske et mere sammensat byideal – en egentlig forstadsby.

Turen kan anbefales.”

Patchwork som idé

Greve Midtby ses udfoldet som et stort patchwork, der over tid kan fremstå som en ”færdigsyet” og mangefacetteret ny forstadsby (fig. 3).

De store, offentlige bygninger med deres udadvendte funktioner er de første ”lapper” i tæppet. Kommunen og de lokale aktører er de første ”kunsthåndværkere”.

Det er nærliggende, at det grønne og det blå fylder meget i denne plan. De grønne kvaliteter fra parcelhuset skal overføres til boligerne i midtbyen.

Hertil kommer mange andre ”farver”, før den spraglede by opstår.



Fig. 5. Pladserne omkring rådhus og gymnasium placeret på hævet dæk som én løsning på parkeringsproblemet.

Planen udtrykker et øjebliksbillede, en vision om, hvordan byen kan komme til at tage sig ud. Men den dynamiske plan forudsætter en dynamisk proces.

Infrastrukturen og de offentlige rum er her det veldefinerede og nødvendige afsæt for videre bearbejdning og udvikling af planen.

Planens elementer

Som basis for både identitetsforståelse og udbygningsprogram er Midtbyen inddelt i 6 kvarterer omkring skolen, stationen, svømmehallen, byparken og to andre: Allékvarteret og Skovkvarteret,

Bymidten er desuden inddelt i en række byggefelter, ”lapper” om man vil. Byggefelterne tegnes ind i den eksisterende struktur og definerer, ud over en række byggemuligheder, de offentlige rum, der naturligt knytter sig til de offentlige bygninger.

”Lapperne” kan fyldes ud på mange forskellige måder, alt efter hvad man ønsker sig af det nye byggeri. Planen er både fleksibel og robust over tid.

Endelig skal nævnes ”perimeterstien”, der som navnet antyder indrammer Greve Midtby. I dette overgangsfelt til parcelhuskvarterene etableres en særlig aktivitetszone.

FARUM FOLDER SIG UD

Udfordringerne er åbenbare: 6 monofunktionelle bykvarterer eller ”ø-dannelser” i et ”hav” af store infrastrukturelle barrierer (fig. 6 og 8).

Farum Midtpunkt er nærmest helt afskåret fra resten af byen.

Potentialerne er nærhed til S-togsstation og motorvejsnettet, store rekreative værdier, gode indkøbsmuligheder, et varieret boligudbud og veletablerede kulturtilbud.

I særklasse kan man nævne Farums nærhed til Farum sø og Furesøen.

Konkurrenceprojektets idé

Byens monofunktionelle struktur fastholdes. At forestille sig Farum udviklet som blandet by, som vi bl.a. kender det fra storbyen, er ikke realistisk.

Det er essentielt for sammenhængskraften i Farum at arbejde med de overordnede vejforbindelser og deres karakter af ”ubrugelige” mellemrum. Billedlig talt skal der skabes sammenhæng i ”havet” mellem ”øerne”.

Samtidig skal der arbejdes med fortætning i hver af ”øerne” eller bykvarterene. Ønsket er at skabe nye byrum både i hvert enkelt bykvarter og i mellemrummene med de store veje.

De enkelte bykvarterer bygges op om hver sin plads, der henter identitet i det lokale og bygger videre på det karakteristiske for netop det kvarter. Med beskeden indsats er disse pladser ”drivers”, ”igangsættere” eller ”motorer” i byudviklingen.

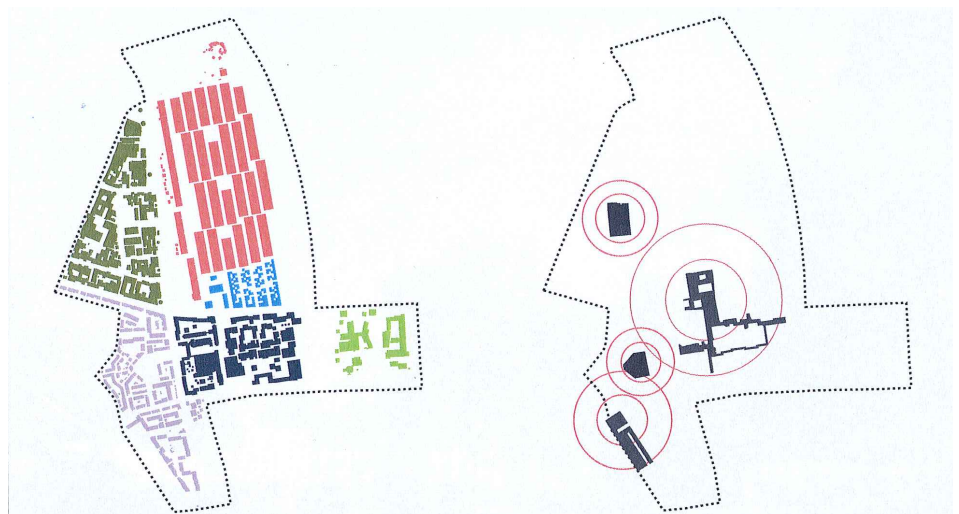
De overordnede veje

Frederiksborgvej er næst efter motorvejen den overordnede forbindelse nord-syd. Tværprofilen bliver omlagt med midterrabat og træer.

Hele det vestvendte grønne område foran Farum Midtpunkt bliver udlagt til aktivitetszone med forskellige aktiviteter som sport og nyttehaver. Måske en terrassering kan tilføje ny arkitektonisk identitet til Farum Midtpunkt.

Paltholmvej er den overordnede vej øst-vest med tilslutning til motorvejen. Den er den store barriere i forhold til Farum Midtpunkt, der kun forbindes til det øvrige Farum med en smal og uvenlig tunnel.

Fig. 6. Opgradering af de enkelte bykvarterer eller ”øerne”.



Vejen nedklassificeres og anlægges med midterrabat og beplantning som Frederiksborgvej. Tunnellen bliver nedlagt. I stedet udlægges et stykke af vejen som ”shared space” for både biler, cyklister og fodgængere, men hvor bilerne ikke må køre hurtigere end 15 km/t.

”Øerne” eller de enkelte bykvarterer

Der er som nævnt 6 i alt.

Farum bytorv eller bycenter fremtræder med en blanding af stræder og pladser. Det centrale byrum er torvet ved kulturhuset med forbindelse til Farum Midtpunkt.

Bybækgrunden på vej mod nord til Farum Midtpunkt er det pt. største potentiale i udviklingen af Farum.

Farum Midtpunkt har store kvaliteter mht. boliger og uderum, men er strukturelt umulig pga. den store sammenhængende kælderparkering. Det foreslås, at den vestlig del åbnes mod Frederiksborgvej.

Erhvervskvarteret er tilsyneladende velfungerende med gode muligheder for fortætning. Men det savner arkitektonisk kvalitet.

Kumbelkvarteret er næsten rent boligområde omkring en indre park, der er forsømt og bør opgraderes som Farum ny bypark.

Stationskvarteret er som i mange forstæder utrolig dårligt udnyttet. Parkeringspladsen kunne med fordel bebygges. Det samme gælder et ubebygget areal øst for banen.

Det lokale netværk

”Øerne” eller de enkelte bykvarterer planlægges med et indre netværk af forbindelser for den helt lokal trafik, især fodgængere og cyklister. Der er tale om at udvikle en urban strategi for sammenhæng, at skabe en bystruktur, som fremmer kreativitet, fællesskab og mødet mellem mennesker.

Fig. 7. Perspektiv fra den fremtidige Bybækpladsen op mod Farum Midtpunkt.

En serie større eller mindre pladser integreres i de enkelte bykvarterer. De er lokale og intime i deres karakter. Planen udstikker rammerne for



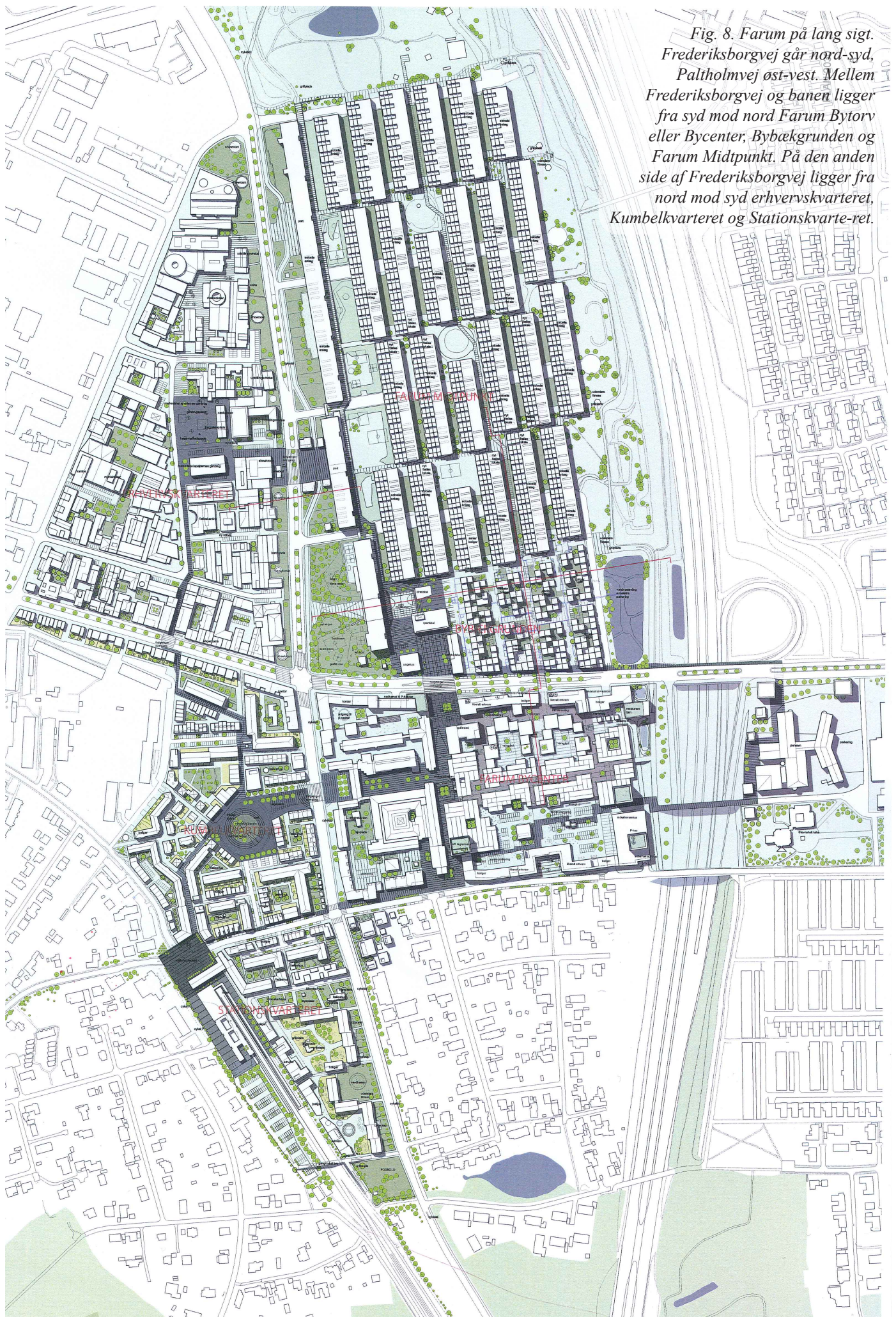


Fig. 8. Farum på lang sigt. Frederiksborgvej går nord-syd, Paltholmvej øst-vest. Mellem Frederiksborgvej og banen ligger fra syd mod nord Farum Bytorv eller Bycenter, Bybækgrunden og Farum Midtpunkt. På den anden side af Frederiksborgvej ligger fra nord mod syd erhvervs kvarteret, Kumbelkvarteret og Stationskvarteret.

disse offentlige rum. Rammerne skal dog ikke forstås som facitliste, men som et redskab under udvikling.

Rammerne skal udvide handlerummet for arkitekter og andre fagfolk, og for interessegrupper og beboere, der sammen genererer udviklingen. Og rammerne skal samtidig sikre en udvikling af Farum som et hele.

ARENAKVARTERET

Arenakvarteret i Ørestad Syd er ikke forstad i samme forstand som Greve Midtby og Farum, men helt ny by på bar mark. Se også referat af forelæsningen ved Peder Boas Jensen på side 48 ”Er Ørestad en By?”.

Projekt Ørestad Kobling – Fælledbyen tager udgangspunkt i en konstruktiv analyse af Ørestadsplanerne. Der mangler indre sammenhæng. Men skalaen er stort set den samme. Store huse og store byrum er det mest iøjnefaldende.

Opgaven er at introducere nye elementer, der kan skabe sammenhæng og ikke mindst at introducere en ny skala – en mellemskala.

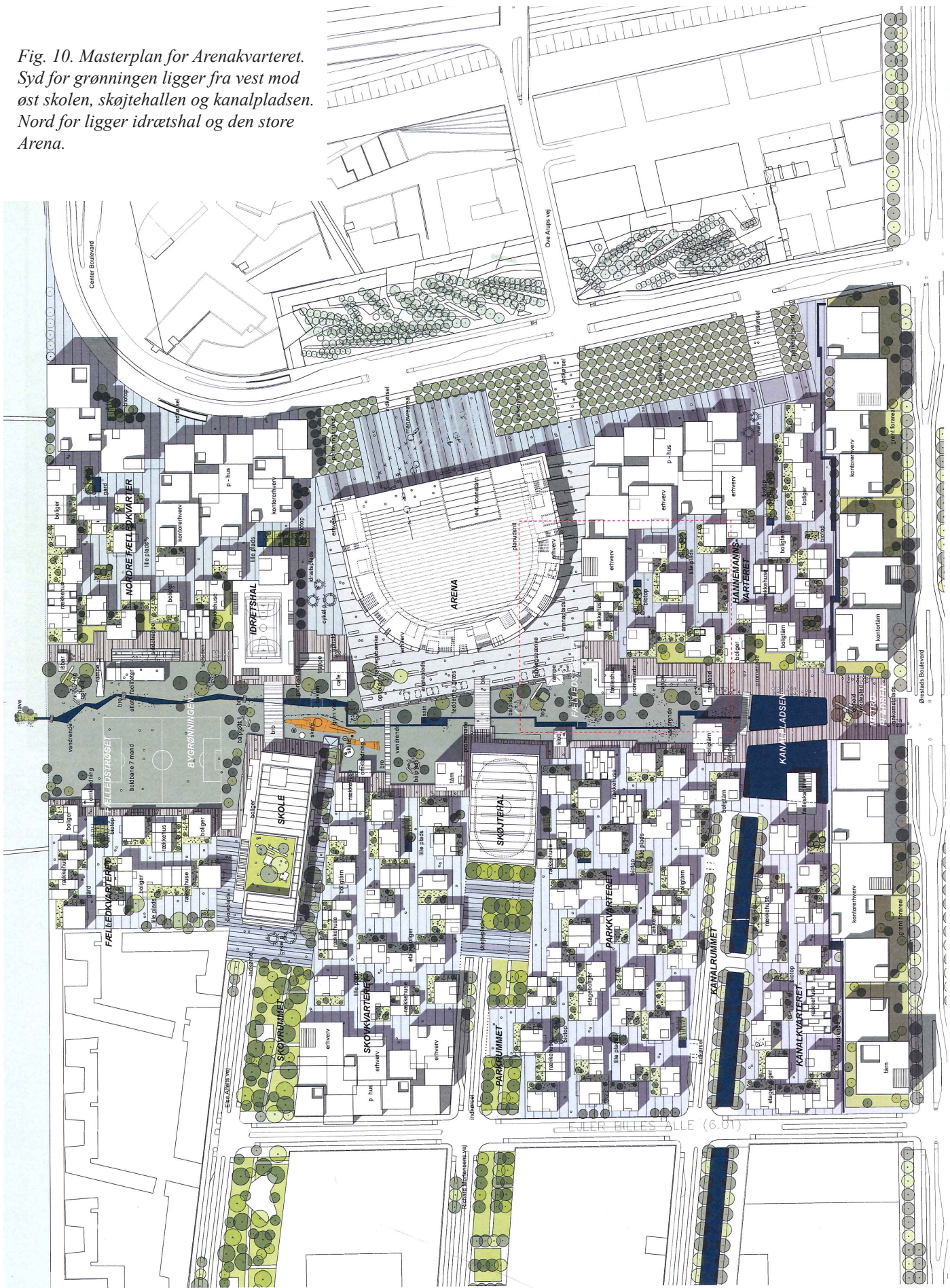
Planens overordnede idé

Det er planens overordnede idé at opsamle alle de væsentligste karakteristiske træk i planerne for de omliggende kvarterer. Det drejer sig om Skovrummet, Parkrummet og Kanalrummet i den sydlige del af Ørestad Syd. Og det drejer sig om Arenaen, der med omgivende pladser formidler overgangen nordpå til resten af Ørestad (fig. 10).

Fig. 9. Det lokale miljø, gadenstrædet.



Fig. 10. Masterplan for Arenakvarteret. Syd for grønningen ligger fra vest mod øst skolen, skøjtehallen og kanalpladsen. Nord for ligger idrætshal og den store Arena.



Mellem Skovrum og skolen og mellem Parkrum og skøjtehallen er planlagt to pladser som overgang mellem Arenakvarteret og resten af Ørestad Syd.

Fra metroen ankommer man til Arenakvarteret via Metropladsen og Kanalpladsen. Her introduceres et nyt og anderledes hovedstrøg, fællesstrøget, der flankerer en ny Bygrønning. Det er kvarterets nye fællesrum, der forbinder metroen med Amager Fælled.

Det nye fællesstrøg kan også forstås som Amager Fælled, der i bearbejdet form trækkes ind i byen. Det kan også forstås som et ”flodleje” kantet af bymæssige rum og offentlige bygninger.

Skolen, Arenaen, skøjtehallen, skolens idrætshal og forskellige former for sportsaktiviteter kanter dette ”flodleje”. Det er også her, at bydelens børneinstitutioner, de små caféer og kiosker er placeret.

Boliger og erhverv

Til styring af bolig- og erhvervsbyggeriet indføres et pixeleret (kvadreret) netværk, der muliggør en ekstremt sammensat og varieret bystruktur.

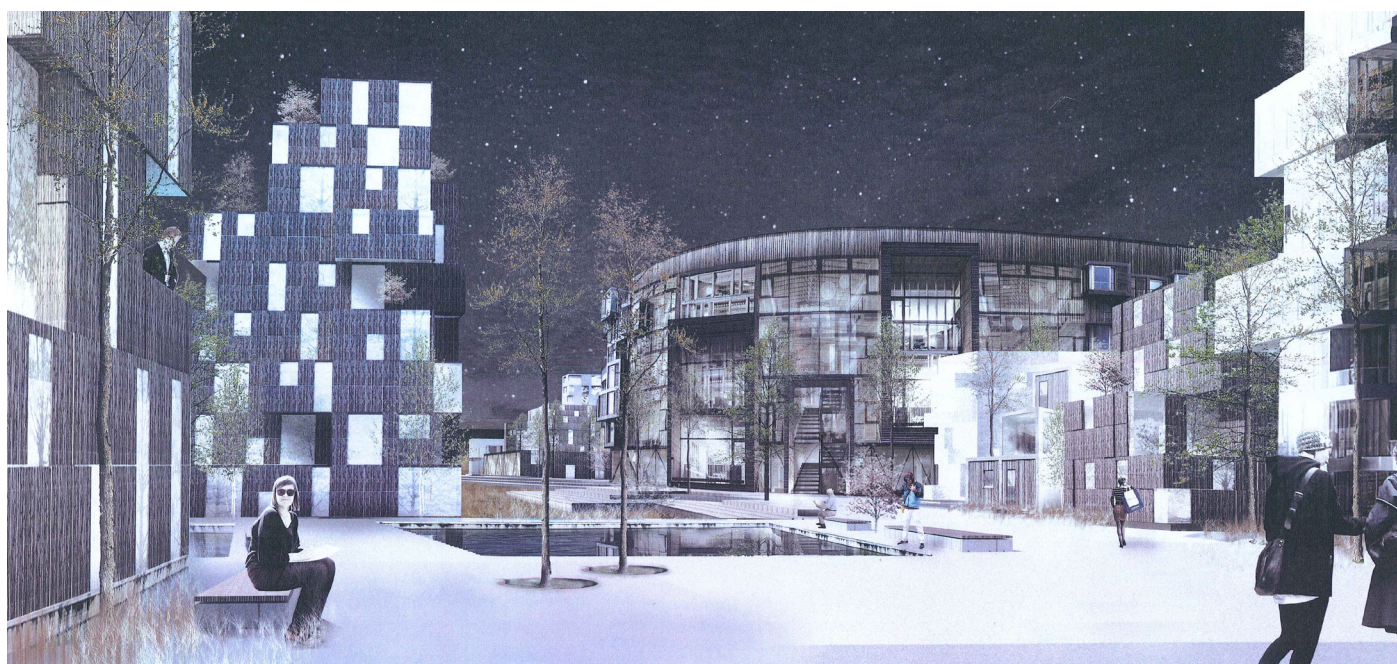
Det er idéen at indføre en ny bebyggelsestypologi og en anden type byrum end ellers kendt i Ørestad. Der er tale om byrum, som er tættere end ellers og med stor variation i højde og drøjde.

Der er også tale om et bevægelsesflow, som vil virke overraskende og uforudsigeligt, måske endda ”lidt farligt”. Man kan ikke altid se, hvad der gemmer sig om hjørnet.

De højere erhvervsbygninger placeres langs Ørestads Boulevard og Hannemans Allé og fungerer som støjskærm.

Boligerne er samlet i 6 mindre kvarterer, der kunne være selvstændige etaper. Udvikles hver kvarter som selvstændig etape, kan man sikre et homogent og fungerende bymiljø fra starten.

Fig. 11. Arenaen ved nattetid.



Arenaen

Arenaen placeres centralt og med direkte adgang til bebyggelsens hovedstrøg. Det er en placering, som både arkitektonisk og landskabeligt er interessant som overgang til fællesstrøget.

En serie præcise erhvervs- og boligbygninger omkranser Arenaen.

De to P-huse er også placeret i umiddelbar tilknytning til Arenaen. De ”indpakkes” i erhvervsbyggeriet for at opløde det arkitektoniske indtryk.

Det grønne

Bygrønningen foreslås bearbejdet, så den fremstår mere og mere kultiveret, jo længere man bevæger sig væk fra Amager Fælled og ind i byen til metroen.

Koteringsen giver en højdeforskel på ca. 2 m ved kanten af Amager Fælled, altså en dramatisk forskel. Ved kanalpladsen ligger det store bassin stort set i niveau med grønningen.

Samlet set er der tale om en grøn plan, men også en plan, der tillader belagte arealer med mere bymæssig karakter, både i de offentlige zoner og bykvarteret i øvrigt.

Også her kan ”byggefelterne” fyldes ud på mange forskellige måder, alt efter hvad man stiller af krav til nybyggeriet. Igen en fleksibel og robust plan over tid.

REFERENCER OG FODNOTER

Jan Gehl

Fodnoter:

1. Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (den internationale kongres for moderne arkitektur) forkortet CIAM var en avantgardistisk organisation, som med stor gennemslagskraft propagerede for modernistiskbyplanlægning og arkitektur. Idéerne, som spredtes gennem CIAM, fik meget stor indflydelse på bybyggeriet efter 2. verdenskrig, især i Europa, Sydamerika og Nordamerika. Kongressen grundlagdes i juni 1928 på Chateau La Sarraz i Schweiz.

Referencer:

- Jan Gehl: "Byer for mennesker", Bogværket, København 2010
- Birgitte Svarre og Jan Gehl: "Bylivsstudier", Bogværket, København 2013
- www.gehlarchitects.com

Tom Nielsen

Fodnoter:

1. David Grahame Shane: Urban Design Since 1945: A Global Perspective John Wiley & Sons, 2011
2. Gehl, J.; Gemzøe, L.; Kirknæs, S., Søndergaard, B. S. (2006) Det nye byliv. Arkitektens forlag, København.
3. Se fx Rossi, Aldo (1982 [1966]) The Architecture of the City. MIT Press, Cambridge Massachusetts og Rowe, C.; Koetter, F. (1998 [1978]) Collage City. MIT Press, Cambridge Massachusetts
4. Poul Bæk Pedersens bog "Arkitektur og plan i den danske velfærdsby 1950-1990". "Container og urbant raster", Arkitektens forlag, 2005, beskriver Velfærdsbyen netop ud fra en typologisk tilgang.

Peder Boas Jensen

Litteratur:

- Ørestaden, idekonkurrencens resultater 1995.
- Helhedsplan 1998, Ørestadsselskabet.
- Perspektivering – planlægning – realisering – dokumentation – Ørestad, Ørestadsselskabet 2003.
- Et idekatalog: Hvordan bliver Universitets kvarteret en levende bydel? Gehl Architects 2003.
- Lokalplan for Arenakvarteret 2012.

- Generøs by, Københavns nye arkitektur, Karsten R. S. Ifversen og Jens Markus Lindhe 2013.
- Lokalplan for Jens August Schade Kvarteret 2013.
- Lokalplan for Ørestad Down Town 2013.

Alexander Ståhle

Fodnoter:

1. Glaeser, E. ”Stadens triumf”, SNS förlag.
2. Florida, R, University of Toronto, förespråkar ett öppet samhälle baserat på de tre T:na: Teknologi, Talang och Tolerans. Floridas forskning finns bland annat redovisad i ”Den kreativa klassens framväxt”, Bokförlaget Daidalos.
3. Castells, M, hedersdoktor vid KTH 2009, beskriver detta i sin triologi ”Nätverkssamhällets framväxt”, Bokförlaget Daidalos.
4. Monocle bevakar livsstilsfrågor, näringsliv, kultur och design och återfinns på www.monocle.com
5. SCAFT står för Stadsbyggnad, Chalmers, Arbetsgruppen för Forskning om Trafiksäkerhet.
6. Statens planverk (1982). TRÅD, Allmänna råd för planering av stadens trafiknät.
7. NIMBY kommer av uttrycket Not In My Back Yard och syftar på den situation ofta uppkommer vid förtätningdiskussioner, då många ställer sig bakom förtätning som princip, bara det inte blir just i anslutning till den egna fastigheten.
8. Legeby, A, 2010, “Urban segregation and Urban Form”, Licentiatavhandling KTH.
9. Ewing & Cervero, 2010, Travel and the Built Environment: A meta-analysis, Journal of the American Planning Association, 76:3:2010
10. Newman, P, University of Perth samt Millard-Ball, A, McGill University of Montreal.

Henning Bech

Fodnoter:

1. Lofland, Lyn (1973): A World of Strangers: Order and Action in Urban Public Space. New York: Basic Books. Sennet, Richard (1977): The Fall of Public Man. New York: Knopf. Bech, Henning (1992): Bylivets tidsrum: Et by/kultur/sociologisk essay. Tendens 4(1), 7-15.
2. Grubb, Anne & Rosdahl, David (2006): VEGAs lounge: Iøjnefaldende socialitet og afslappethed på en lounge. Dansk Sociologi 17(1), 9-20.

3. Bech, Henning (1998): Citysex: Representing Lust in Public. *Theory, Culture and Society* 15(3-4), 215-242.
4. Jf. Bech, Henning & Necef, Mehmet Ümit (2012): Er danskerne racister? *Indvandrerforskningens problemer*. København: Frydenlund, pp. 158-168.
5. Bech, Henning (2008): København i verden. In: Juul, Helle et al. (eds.): *Byens rum 1: Det fremmede i det kendte*. København: Arkitekturforlaget
6. Jf. Politiken 12-9-2013.

Deltagerliste i 30. byplanhistoriske seminar 8. november 2013

| Arbejdsplads | Stilling | Navn |
|-------------------------------|----------------------------|------------------------------|
| Arkitektens Forlag | Chefredaktør, Arkitekt MAA | Martin Keiding |
| Arkitektforeningen | projektleder | Annette Hølek |
| Arkitema | Arkitekt, Kreativ Leder | Stig Ammitzbøll Jørgensen |
| Arkitema | Arkitekt | Ida Sofia Carolin Bergström |
| AT Architects ApS | Arkitekt | Alexandra Thygesen |
| Ballerup Kommune | Byplanlægger | Tina Allerelli Vestergaard |
| Ballerup Kommune | Centerchef | Lone Schock |
| Ballerup Kommune | Byplanarkitekt | Annegitte Hjort |
| Billund Kommune | Planlægger | Kathrine Stelsig Lillelund |
| Billund Kommune | Planlægger | Heidi Willisie Sønderby |
| Charlottenlund | Arkitekt maa | Ebbe Keld Pedersen |
| Dansk Byplanlaboratorium | Direktør | Ellen Højgaard Jensen |
| Dansk Byplanlaboratorium | Arkitekt | Henrik Witthøft |
| Erik Agergård aps | konsulent | Erik Agergård |
| Fanø Kommune | planlægger | Anne Bjerregaard |
| Fredericia Kommune | Planlægger | Marianne Bay |
| Fredericia Kommune | Byplanlægger | Uffe Bjerregaard |
| Fredericia Kommune | Planlægger | Hubert Thomsen |
| Frederiksberg Kommune | Byplanlægger | Mai Bjørn Nielsen |
| Gehl Architects | Ph.d. studerende | Camilla van Deurs |
| Gehl Architects | Ph.d. studerende | Birgitte Svarre |
| Glostrup Kommune | Udviklingskonsulent | Anja Kraag |
| Glostrup Kommune | Planlægger | Susanne Nørgaard |
| Gribskov Kommune | Konsulent | Marie Louise Hartvig Widding |
| Haderslev Kommune | Byggesagsbehandler | Tine Dencker |
| Haderslev Kommune | Byggesagsbehandler | Birgir Eriksson Jensen |
| Halsnæs Kommune | Planlægger | Charlotte Scheel |
| Halsnæs Kommune | Planlægger | Mette Vestergaard |
| Halsnæs Kommune | planlægger | Jørgen Krog |
| Helsingør Kommune | arkitekt | Mette Galtt |
| Helsingør Kommune | byplanarkitekt | Annette Kristensen |
| Herning Kommune | Planchef | Marius Reese |
| Herning Kommune | Sektionsleder | Mette Berggreen |
| Herning Kommune | Planlægger | Pernille Falborg |
| Herning Kommune | Arkitekt | Christian Eriksen |
| Hørsholm Kommune | Arkitekt | Rikke Krogsgaard Jakobsen |
| Hørsholm Kommune | Byplanarkitekt | Peter Schulz Schovsbo |
| Ishøj Kommune | Byplanlægger | Joan Jacobsen |
| Kunstakademiets Arkitektskole | lektor | Jørgen Eskemose |
| København Kommune | Arkitekt | Karen Probst |
| Københavns Kommune | Arkitekt | Sia Kirknæs |
| København | Arkitekt | Karsten Jørgensen |
| København | | André Just Vedgren |

Deltagerliste i 30. byplanhistoriske seminar 8. november 2013

| Arbejdsplads | Stilling | Navn |
|-----------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Københavns Kommune | Erhvervskonsulent | Cecilie Brøndum Boesen |
| Københavns Kommune | Chefkonsulent | Søren Elle |
| Københavns Kommune | Chefkonsulent | Susanne Krigslund |
| Københavns Kommune | Byplanlægger | Louise Overgaard Ploug |
| Københavns Kommune | Byplanlægger | Peter Juul Nielsen |
| Københavns Kommune | Specialkonsulent, Ph.D. | Niels Bjørn |
| Københavns Univ. SCIENCE | Arkitekt | Anja Gabelgård |
| Københavns Universitet | Seniorforsker | Niels Boje Groth |
| Køge | Arkitekt | Freddy Avnby |
| Køge Kommune | Arkitekt | Karen Thorkenholdt |
| Lund. Sverige | Professor | Hans Andersson |
| Lyngby - Taarbæk | Arkitekt / pensionist | Jens Galsøe |
| Malmö stad | Planarkitekt | Ella Swahn |
| Malmö stad | Arkitekt | Kati Søndergaard |
| Malmö stad | Arkitekt | Jan Rosenlöf |
| Malmö stad | Arkitekt | Dziugas Lukosevicius |
| Mariagerfjord Kommune | Arkitekt | Mia Thomsen |
| Mariagerfjord Kommune | Landinspektør | Vibeke Kjær Christensen |
| Mariagerfjord Kommune | Afdelingsleder | Jesper Vraa Andersen |
| Mariagerfjord Kommune | Teknik og byg chef | Lars Højmark |
| Mariagerfjord Kommune | Projektleder | Anne Iversen Hansen |
| Ministeriet for By, Bolig og Land | Afdelingschef | Christian Lützen |
| Nærheden P/S | Chefkonsulent | Lene Madsen |
| NærHeden P/S | Direktør | Ole Møller |
| Odense Bys Museer | Akademisk medarbejder | Bitten Larsen |
| Pålsson Arkitekter AS | Arkitekt | Karsten Pålsson |
| Rambøll | Arkitekt | Anne Kristine Wesselhoff |
| Randers | Stadsarkitekt | Henri Amsler |
| Realdania By | Chefkonsulent | Claus Ravn |
| RFM_Landskab | By og Landskabsarkitekt | Robert Mogensen |
| Roskilde Museum | Museumsinspektør | Thomas Roslyng Olesen |
| Rudersdal Kommune | arkitekt | Birgitte Bøgeløv |
| Scherning Dybbro | Arkitekt | Scherning Dybbro |
| Schønherr | Arkitekt | Andrew Place |
| Schønherr | Partner | Nina Jensen |
| Silkeborg Arkiv | Arkivleder | Lis Thavlov |
| Skanderborg Kommune | projektleder | Vibeke Breuebach |
| Skive | Arkitekt | Arne Post |
| Snekkersten | Pensioneret Byplanlægger | Annette Thierry |
| Sociologisk Institut/KU | Ph.d. studerende | Anne Clementsen |
| Viborg Kommune | Byplanarkitekt | Malene Lauge Nielsen |
| Viborg Kommune | Arkitekt | Jørgen Tryk Hansen |
| Aarhus Kommune | Sekretariatschef | Per Frølund |

Deltagerliste i 30. byplanhistoriske seminar 8. november 2013

| Arbejdsplads | Stilling | Navn |
|------------------------|------------------------|----------------------------|
| Byplanhistorisk Udvalg | Geograf | Ole Christiansen |
| Byplanhistorisk Udvalg | Professor, arkitekt | Peder Boas Jensen |
| Byplanhistorisk Udvalg | Professor | Sven Illeris |
| Byplanhistorisk Udvalg | Arkitekt | Inge Alstrup |
| Byplanhistorisk Udvalg | Arkitekt | Gregers Algreen-Ussing |
| Byplanhistorisk Udvalg | Arkitekt | Michaela Brüel |
| Byplanhistorisk Udvalg | Mag. scient.soc | Hans Kristensen |
| Byplanhistorisk Udvalg | Mag.scient.soc | Niels Helberg |
| Byplanhistorisk Udvalg | Professor, Arkitekt | Vibeke Dalgas |
| Byplanhistorisk Udvalg | Arkitekt | Jens Clemmensen |
| Arkitektskolen Aarhus | Arkitekt | Tom Nielsen |
| Gehl Architects | Arkitekt, professor | Jan Gehl |
| Information | cand.mag, anmelder | Kristoffer Lindhardt Weiss |
| Københavns Universitet | Sociolog, professor | Henning Bech |
| Stockholm | Tekn.dr i stadsbyggnad | Alexander Stähle |
| Tegnestuen Vandkunsten | Arkitekt, partner | Pernille Schyum Poulsen |
| Ørestad Skole | Afdelingsleder | Elisabeth Flinck |

Oversigt over Byplanhistoriske skrifter og noter

71.

**Forarbejder til Fingerplanen 1947
- Fire notater udarbejdet af Poul Lyager med
bidrag af Kristian Larsen**

Red. Vibeke Dalgas. 132s

PRIS: 250 kr

70.

Hvad gjorde vi ved Danmark?

29. seminar november 2012. By & Havn,
Ndr. Toldbod, København.

Red. Sven Illeris og Michaela Brüel

Kan kun hentes som pdf på

byplanlab.dk. 147s.

68.

**Ib Møller: På vej - som arkitekt, planlægger
og landskabsarkitekt**

Red. Ib Møller, Vibeke Dalgas og Peder Boas
Jensen. 2013. 128 s.

PRIS: 200 kr

67.

Arkitektonisk planlægning i by og landskab

28. seminar november 2011. Kulturværftet i
Helsingør

Red. Ib Asger Olsen

2012. 79 s.

PRIS: 150 kr.

66.

Fra grænseløs optimisme til kritisk eftertanke

27. seminar november 2010. Statens byggefors-
kningsinstitut.

Red. Vibeke Dalgas og Hans Kristensen.

2011. 104 s.

PRIS: 150 kr.

65.

Byplankonsulenterne i 60'erne og 70'erne

En interviewundersøgelse

Red. Vibeke Dalgas, Peder Boas Jensen, Sven
Illeris, Jens Clemmensen og Hans Kristensen.

2011. 210 s.

PRIS: 150 kr.

64.

Bygenbrug

26. seminar november 2009. Kunstakademiets
Arkitektskole, København.

Red. Gregers Algreen-Ussing, Michaela Brüel, Peder
Boas Jensen, Ib Asger Olsen og Poul Sverrild.

2011. 64 s.

PRIS: 150 kr.

63.

Bilen og byen

25. seminar, november 2008. Trekanten -
Københavns Miljøforum.

Red. Sven Illeris og Jens Clemmensen. 2009.

94 s.

PRIS: 150 kr.

62.

Et usædvanligt særtryk "Hillerøds Fremtid"

Genoptryk af artikel af Peter Bredsdorff og A.
Mygind Sørensen.

Red. Vibeke Dalgas. 2009. 56 s.

PRIS: 100 kr.

60.

Byen og den byhistoriske kartografi.

24. seminar, november 2007. RUC.

Red. Vibeke Dalgas. 2008 -101 s.

PRIS: 150 kr.

59.

**Industri- og erhvervsvirksomheder i byplan-
lægningen 1938-2007.**

23. seminar, september 2007. Den Kgl. Veter-
inær- og Landbohøjskole.

Red. Ib Asger Olsen. 2008 - 90 s

PRIS: 150 kr.

58.

**Byplanhistorie og byudvikling i Hillerød 1945-
2006.**

Udvidet særtryk fra Særtryk af Hillerødbogen
2006.

Af Vibeke Dalgas. 2007. 92 s

PRIS: 150 kr.

57.

**Dansk Planlægning – hvor kom ideerne fra –
hvordan blev planerne ?**

22. seminar, sept. 2006. Avedørelejren, Hvidovre.

Red. Jens Clemmensen. 2008 - 76 s

PRIS: 150 kr.

- 56. Lokaliseringen inden for byerne af den offentlige sektor**
En undersøgelse i Herning, Hillerød, Køge og Randers.
Af Sven Illeris. 2006. 64 s.
PRIS: 100 kr.
- 55. Hvordan skriver vi historie for den moderne by 1945-2000**
21. seminar sept. 2005, Carlsberg Akademi.
2006. 98 s.
PRIS: 75 kr.
- 54. Egnsudvikling - egnsudviklingens historie i Danmark**
Af Sven Illeris. 2005. 42 s.
PRIS: 50 kr.
- 52. Regionplanlægning - bidrag til regionplanlægningens historie**
Af Vilhelm Brage Michelsen, Karsten Bay Christensen og Ib Ferdinandsen. 2004. 62 s.
PRIS: 50 kr.
- 51. Centerplanlægning – Udvalgte byplanopgaver udført i konsulentfirmaet Institut for Center-Planlægning i 1960'erne.**
Af Jesper Harvest. 2004, 46 s.
PRIS: 100 kr.
- 49. Rym og Banen. Byplan og kollektiv trafik i København skitser en generel plan 1954 - Københavnsplanlægningen 50 år efter ?**
20. seminar, maj 2004, Ørestadsselskabets informationsbygning.
Red. Søren B. Jensen, Michaela Brüel og Jesper Harvest. 2006. 60 s.
PRIS: 50 kr.
- 48. Mit Arkitektliv**
Af Kirsten Andersen. 2003. 64 s.
PRIS: 50 kr.
- 47. Da Danmark blev lavet om – Kommunalreform og nye planlove**
Byplanhistorisk udvalgs 18. seminar, maj 2002.
Red. Elith Juul Møller - 48 s.
PRIS: 300 kr.
- 46. Om byplan i Grønland - mellem præstestyre og hjemmestyre.**
Af Poul Lyager. 2002. - 82 s.
PRIS: 90 kr.
- 45. Lem Præstegård i Vestsalling : Betragtninger over børnenes legevirkosomhed, udarbejdet i den regnfulde sommer 1987**
Af Max Sigumfeldt. Red. Edmund Hansen og Vibeke Dalgas. 2001. - 22 s.
PRIS: 50 kr.
- 44. Danske stationsbyer i byplanlægningens århundrede**
17. seminar maj 2001, Gammel Dok
Red. Poul Sverrild, Jens Johansen, Vibeke Dalgas og Elith Juul Møller. 2003 - 87 s.
UDSOLGT
- 43. ÆBÆ : Ældre byplanlæggere 1954-2000.**
Red. Kirsten Andersen. 2001. – 131 s.
PRIS: 90 kr.
- 42. Byplanhistorisk status ved årtusindskiftet: Danske byers planlægning fra 1945-2000.**
Red. Inge Alstrup, Lisa la Cour, Sven Allan Jensen og Kristian Larsen. 2002 - 102 s.
PRIS: 50 kr.
- 41. Fyn - regionen i midten: Regionplanlægningen fra Kommunalreformen til "Lov om planlægning".**
15. seminar, 28.maj 1999.
Red. Lisbet Wolters og Ole Winding. 2001. - 66 s
PRIS: 50 kr.
- 40. Danmark under forvandling: De store planer og deres skæbne.**
14. seminar, maj 1998.
Red. Kirsten Andersen og Elith Juul Møller. 1999. - 43 s.
PRIS: 50 kr.

- 39.**
**Fra gamle dage til nutidens begyndelse :
Overfredningsnævnets arbejde i årene 1962-
1976.**
Af Johan Garde. 1998. - 53 s.
PRIS: 90 kr.
- 38.**
Byplanuddannelsen i Danmark 1930 til 1997.
13. seminar, 30. maj 1997, Charlottenborg.
Red. Inge Alstrup og Lisa la Cour. 1998. - 86 s.
PRIS: 50 kr.
- 37.**
**Arkitektskolernes byplanuddannelse 1930-
1997.**
13. seminar, 30. maj 1997, Charlottenborg.
Red. Ole Winding. 1997 - 70 s.
PRIS: 50 kr.
- 36.**
**Strandhaven - et kolonihaveområde bliver til
lav, tæt boligområde.**
Af Kirsten Andersen. 1997 - 47 s.
PRIS: 50 kr.
- 35.**
Hovedstadsregionen i historisk tilbageblik.
12. seminar, juni 1996.
Red. Elith Juul Møller. 1997. - 24 s.
PRIS: 50 kr.
- 34.**
Købstædernes byfornyelse.
11. seminar, 8. december 1995,
Arkitektskolen i Aarhus. Red. Lisbet Wolters og
Ole Winding. 1999. - 63 s.
PRIS: 50 kr.
- 33.**
Ti år med en generalplanskitse 1958-1968.
Af Poul Lyager. 1996. - 60 s.
PRIS: 90 kr.
- 32.**
**Hovedstadsrådet, 1. april 1974 - 31. december
1989 - erindringer 6 år efter.**
Af Hugo Marcussen. 1996. - 27 s.
PRIS: 50 kr.
- 31.**
**Byfornyelse - fra gadegennembrud til
integreret byfornyelse.**
10. seminar, juni 1995.
Red. Kirsten Andersen, Sven Allan Jensen og
Lisa la Cour. 1996. - 71 s.
PRIS: 90 kr.
- 30.**
Det åbne land. 9. seminar 1994.
Red. Kirsten Andersen og Elith Juul Møller.
1995. - 61 s.
PRIS: 90 kr.
- 29.**
**Lidt om fredningsplanlægning og om nogle af
de mennesker jeg mødte hen ad vejen.**
Af H.H. Holden Jensen. 1994. - 64 s.
PRIS: 90 kr.
- 28.**
Forstæderne - bydannelse og byplaner.
8. seminar, juni 1993.
Red. Sven Allan Jensen og Poul Strømstad. 1994.
- 66 s.
PRIS: 90 kr.
- 27.**
Byens offentlige rum.
7. seminar, juni 1992.
Red. Vibeke Dalgas og Poul Strømstad. 1994. -
84 s.
PRIS: 80 kr.
- 26.**
Københavnske generalplantilløb 1932-1958.
Af Poul Lyager. 1992. - 63 s.
PRIS: 90 kr.
- 25.**
Sommerhuset - fødsel og opvækst.
6. seminar, juni 1991.
Red. Elith Juul Møller og Poul Strømstad. 1992.
- 60 s.
PRIS: 70 kr.
- 24.**
Da miljøet kom til byen.
Af Bent Flyvbjerg. 1991. - 63 s.
PRIS: 90 kr.

- 23.**
Fra sommervilla til feriehytte - om århundredets og mellemkrigstidens fritidsbebyggelser.
Af Nan Dahlkild. 1991. - 62 s.
PRIS: 120 kr.
Udsolgt - kan lånes på biblioteket.
- 22.**
Trafikken og byerne - udvikling og planlægning.
5. seminar, juni 1990.
Af Edmund Hansen m.fl. 1991. - 103 s.
PRIS: 70 kr.
- 21.**
Fingerplanen - tilblivelsen, oplevet fra gulvet 1945-50.
Af Sven Allan Jensen. 1990. - 38 s.
PRIS: 50 kr.
- 20.**
Københavns Kommune - humanitær byplanlægning 1940-70.
Af Max Siegumfeldt. 1990. - 38 s.
PRIS: 60 kr.
- 19.**
Boligbyggeriet og boligområderne i by- og regionplanlægningen i vort århundrede.
4. seminar, juni 1989.
Af Tim Knudsen m.fl. 1990. - 86 s.
PRIS: 70 kr.
- 18.**
Rødovre - træk af kommunens byplanhistorie.
Af Niels Fosdal. 1989. - 23 s.
PRIS: 40 kr.
- 17.**
De første landsplanår 1959-64.
Af Kirsten Andersen og Erik Kaufmann. 1988. - 25 s.
PRIS: 40 kr.
- 16.**
De store vækstår - fra ca. 1960 og videre frem. Seminar, juni 1988.
Af Sven Allan Jensen m.fl. 1989. - 62 s.
PRIS: 50 kr.
- 15.**
Industrikvarteret i Gladsaxe.
Af Vagn Isaksen, Edmund Hansen og Ella Bredsdorff. 1988. - 114 s.
PRIS: 60 kr.
- 14.**
Notat om storkøbenhavns planlægning.
Udsendt af Boligministeriets 2. kontor den 30. maj 1960. Genoptryk 1988. 47 s.
PRIS: 50 kr.
- 13.**
Med de venligste hilsner fra Steen Eiler Rasmussen.
Red. Vibeke Dalgas. 1988. - 28 s.
PRIS: 40 kr.
- 12.**
40'ernes og 50'ernes byplanhistorie - indlæg mv. fra seminar, juni 1987.
Af Edmund Hansen m.fl. 1987. - 77 s.
PRIS: 50 kr.
- 11.**
Værløse - en kommunes byplanhistorie 1944-74.
Af Max Siegumfeldt. 1987. - 69 s.
PRIS: 50 kr.
- 10.**
20'ernes og 30'ernes byplanhistorie - indlæg fra seminar, juni 1986.
Af Edmund Hansen, Lisbeth Balslev og Ole Thomassen. 1987. - 41 s.
PRIS: 35 kr.
- 9.**
Lærestalernes Fælles Byplankursus 1955-69.
Af Kirsten Andersen. 1986. - 45 s.
PRIS: 40 kr.
- 8.**
Bag kulisserne - Køge Bugt lovens politiske og administrative forspil.
Af Frank Bundgaard. 1986. - 55 s.
PRIS: 45 kr.
- 7.**
Planlægningens græsrodde.
Af Carl Evald Hansen. 1986. - 20 s.
UDSOLGT.

6.

Byplanhistoriske erindringer fra midten af 40'erne til begyndelsen af 50'erne.

Af Jesper Termansen. 1986. - 47 s.

PRIS: 40 kr.

5.

Tilbageblik.

Af Edmund Hansen. 1985. - 43 s.

PRIS: 25 kr.

4.

Bidrag til naturfredningens historie.

Af C. Blixencrone-Møller. 1985. - 74 s.

PRIS: 35 kr.

3.

Athen-erklæringen.

Oversat og kommenteret af Ernst Kristoffersen.

1985. - 20 s.

PRIS: 20 kr.

2.

Havneby på Rømø.

Af Jesper Termansen. 1985. - 37 s.

PRIS: 30 kr.

1.

Udokumenterede optegnelser om et halvt århundredes levnedsløb.

Af Flemming Teisen. 1985. - 89 s. (genoptryk).

PRIS: 40 kr.

Byplanhistoriske noter kan købes i

Dansk Byplanlaboratorium.

Bestilling tlf: 33137281 eller

www.byplanlab.dk/ByplanNoter

Formålet med at udgive "Byplanhistoriske skrifter", tidligere "noter", er at bidrage til at belyse den danske byplanhistorie i det 20. og 21. århundrede. Det sker bl.a. ved, at planlæggere og andre, der har medvirket, med deres egne ord fortæller om den udvikling, de har deltaget i.

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

For hvert af seminarerne om særlige planlægningsmæssige emner, som udvalget har afholdt,

er der udarbejdet skrifter med gengivelse af indlæg og referater af drøftelser blandt seminar-deltagerne.

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

*Menneske og by – ideologi og planlægning
30. Byplanhistoriske seminar
Fredag den 8. november 2013*

Byplanhistorisk skrift nr. 72

Redaktion: Niels Helberg (ansvarshavende), Peder Boas Jensen, Hans Kristensen og Jens Clemmensen

Skriftet er udarbejdet på baggrund af indlæg på Byplanhistorisk Seminar nr. 30, der blev afholdt på Ørestad Skole og Bibliotek, Arne Jacobsens Allé 19, 2300 København S

Grafisk tilrettelæggelse: Emil Egerod Hubbard

Forside: COBE lavet for Ørestad Downtown PS. Forestiller et udsnit af COBE's visualisering af mulig bebyggelse omkring Pladsen og den store trappe. Forslag til tillæg til lokalplan 325, "Ørestad City Center".

Copyright 2014: Dansk Byplanlaboratorium og forfatterne

*Skrifttype: Times New Roman
Skriftet kan downloades fra Dansk
Byplanlaboratoriums hjemmeside: www.byplanlab.dk*

*ISSN : 0900-3274
ISBN : 978-87-87487-36-0*

*Dansk Byplanlaboratorium
Byplanhistorisk Udvalg
Nørregade 36
DK-1165 København K
Tlf: +45 3313 7281
www.byplanlab.dk, db@byplanlab.dk*