

Urbane projekter i Byplan 1990-2015

Som led i en erhvervs-PhD, udført i et samarbejde mellem Aalborg Kommune og Aalborg Universitet 2010-2013, blev Byplans behandling siden 1990 af emnet urbane projekter undersøgt. Det gav et overblik over hvordan de forskellige temaer har bølget frem og tilbage i den danske fagdebat gennem de sidste 25 år, og det er temaet for denne artikel. PhD'en handler om urbane projekter som redskaber i strategisk byomdannelse, med teoretisk fokus på sted, diskurs og planlægning. Særligt er undersøgt 3 forskellige rationaler som drivkræfter for bymæssige projekter: mobilitet, naboskaber og 'kulturelle fyrtårne'.

Omkring 1990 var samfundet og de politiske og økonomiske strukturer blevet grundlæggende ændret siden efterkrigstidens opbygning af velfærdssamfundet, og en økonomisk 'forestilling' om vidensbaseret økonomi har lige siden været en vigtig ny betingelse for byerne. Byomdannelse er i stort omfang blevet set som led i den grundlæggende omstilling af byerne fra at leve af industri til at skulle leve af viden, kultur og oplevelser. De teorier om byernes udvikling, som præger perioden efter 1990, handler om oplevelsesøkonomi, den kreative klasse og kulturplanlægning med stedet som konkurrenceparameter, fokus på autenticitet, offentligt byliv og byrum, oplevelsesbyen og genbrug af industrikulturens efterladenskaber i form af anlæg og landskaber, men også om bæredygtighed og ny kritisk mobilitetstænkning. Disses teorier og udfordringer ligger til grund for periodens byplanpraksis i Danmark.

Når man bladrer de gamle og nyere numre af Byplan igennem, er det slående hvor meget diskursen har ændret sig. Hele opfattelsen af hvad planlægning er, og hvad vi som planlæggere kan og skal stille op med de bymæssige problemer vi udfordres af, er skiftet markant. Siden starten af 1990'erne er der sket en kraftig ændring af planlæggernes selvforståelse fra en fag-faglig rolle henimod forhandlingsplanlægning (som var nyt i 1990) og en mere helhedsorienteret og strategisk orientering.

Miljøfokus i to bølger

Byplan var i starten af 1990'erne præget meget af Brundtland-rapporten om bæredygtig udvikling og EUs grøn bog om bymiljø. Planlægning blev af mange set som det redskab, der skulle styre samfundsudviklingen i retning af en sådan ønsket bæredygtighed, og der var artikler om byøkologi i byfornyelsen, fx i Berlin. Men også et bæredygtigt trafiksystem og miljøhensyn i trafikplanlægningen var på dagsordenen, ligesom lokale 'Agenda21-planer' blev omtalt. Første 'bølge' kan således henføres til 1990'erne, hvor en ny bevidsthed om at byernes miljø påvirker det globale miljø kom til udtryk.

I 2008 dukker den første artikel om miljø og bæredygtighed op i bladet efter en pause siden 2003 uden artikler om emnet. Den handler om bæredygtighed i Rio de Janeiro. Forud for FN's klimatopmøde i København i 2009 var der med flere artikler igen et øget fokus på klimaforandringer og klimatilpasning, ikke mindst i forhold til håndtering af de stigende regnmængder. Igennem både 2010 og 2011 er klimatilpasning i planlægningen således et tema som fylder meget i Byplan, og i 2013 blev der skrevet om klimaændringer og bylivskvalitet. Anden 'bølge' har dermed et andet fokus - hvor den første bølge kan tolkes som idealistisk, er den anden mere pragmatisk med baggrund i den 'brændende platform' som klimaforandringerne udgør - i modsætning til 1990'erne er de fleste nu enige om at klimaforandringerne er menneskeskabte.

Det er interessant at højkonjunkturen i 00'erne havde forløbet uden en eneste artikel i Byplan om miljø og bæredygtighed - det var slet ikke her, fokus var i den periode. Bladets artikler og det faglige fokus fulgte således de siddende regerings fokus i forhold til den generelle samfundsudvikling relativt tæt.

Byfornyelse og kvarterløft

Byfornyelse fyldte en del i byplans spalter i 1990'erne. Der er artikler om den danske byfornyelsespraksis, om bevarende byfornyelse, overvejelser om større helhedsorientering og byfornyelsens sociale konsekvenser og rolle i boligpolitikken. Den konkrete byfornyelsesindsats bl.a.

på Indre Vesterbro i København blev omtalt, og der var flere artikler om byøkologi i byfornyelsen. Lovændringerne på byfornyelsesområdet fyldte en række artikler. I sammenhæng med omtale af den helhedsorienterede byfornyelse, som blev indført i 1997, var der artikler om den offentlige byfornyelses ændrede rolle fra at være dominerende frem mod mere at blive en 'katalysator' for (privat) byomdannelse, som led i en samlet bypolitik.

Kvarterløft blev også indført i 1997 og indgik som et byfornyelsesredskab på linje med helhedsorienteret byfornyelse, blot i større skala, og blev omtalt i Byplan en del gange i 1998 da det var nyt, herunder også den udenlandske inspiration hertil fra Holland, IBA Emscher Park og Scotland vedr. skabelse af partnerskaber. Siden var der artikler om kvarterløft i 2001, 2002 og 2003 i forbindelse med resultaterne af nogle af kvarterløftprojekterne i Danmark. En efterfølger i 2008 kom i form af artiklen '10 år med kvarterløft'. Herefter er byfornyelsen forsvundet fuldstændigt ud af bladets spalter. Dog afholdt byplanlaboratoriet i 2013 en konference om områdefornyelse og bypolitik i de store byer 'fællesskab og vækst i byfornyelsen', som blev omtalt i bladet.

Byarkitektur i midtbyområder, som i 1990'erne typisk var blevet omtalt i sammenhæng med byfornyelse og kommuneatlas, blev senere behandlet i sammenhæng med emner som kulturmiljø, bykvalitet og højhuspolitik i den kreative vidensøkonomi m.m. Landskabsarkitektur har været emne for en artikel om hollandsk landskabsarkitektur i 2004. Igen i 2014 var der artikler om bevaringsarbejde, henholdsvis græsrodssamarbejde i Vordingborg og fokus på byhistorie i Fredericia.

Til gengæld for den manglende fokus på naboskaber og byfornyelse i midtbyområder, blev forstaden behandlet i en række artikler, dels i sammenhæng med kvarterløftprojekterne, men også som selvstændige artikler. I 2000 var der en række artikler om forstadsproblematikker, herunder om forstadens livstil, problemramte boligområder og naboskabsplanlægning i forstaden. I 2006 var der igen et par artikler om forstadsliv og belastede bo- og boligområder, og i 2010 og 2011 artikler om segregation i danske storbyer og en artikel om en ny generation af omdannelsesplaner via helhedsplaner for de almene boligområder. I 2015 har områdefornyelse igen været omtalt, denne gang om Københavns Nordvestkvarter med et fokus på virksomheder og iværksættere i bykvarteret.

Omdannelse fra industri til kultur og viden

Et andet omfattende tema i Byplan, by- og havneomdannelse, bliver fra begyndelsen af 1990'erne sat ind i en ramme bestående af globalisering og bykonkurrence, ikke mindst via de udenlandske eksempler fra London Docklands og Hamburg, der omtales som Nordtysklands metropol og 'boomtown' efter murens fald, og 'urban management' i Rotterdam.

Op mod årtusindskiftet blev bragt flere artikler om byomdannelse som led i bypolitik, i 2001 omtalt som omdannelse fra industri til 'serviceerhverv', hvor byudvikling blev omtalt som en international konkurrenceparameter. Richard Floridas 3T'er og branding af byer kom på dagsordenen i 2004 med en artikel 'Richard Florida og det 4. T: bykvalitet'. Byggeboommet i 00'erne prægede artiklerne i Byplan, hvor dansk havneomdannelse med inspiration fra Rotterdam, Hamburg, Vancouver, Amsterdam mv blev omtalt og diskuteret, ligesom Carlberg og Christensens (2005) kulturanalyse af Københavns havns omdannelse blev omtalt. I 2005 blev bragt en artikel om Aalborg Kommunes hovedstruktur 'Fra funktionel planlægning for alle til branding for the creative class'. Begrebet videnby blev første gang brugt i 2006 i en artikel om Malmøs forandring fra industriby til videnby, og herefter hører vi ikke mere om service.

I årene med højkonjunktur op mod finanskrisen i 2008 var der flere artikler om højhuspolitik i København og Århus og om havneplanlægning i danske og udenlandske byer. Debatten om højhuse og fortætning fik også næring af artikler om hollandsk pragmatisme i forbindelse med havneomdannelse i København og om planlægning i Amsterdam i 2003 samt en artikel om højhuse og pladser i New York fra 2008. I 2006 er der en artikel om kreative videnbyer, og Musicon i Roskilde som 'kreativ bydel' omtales i 2008. En række artikler om udenlandske projekter omhandler dette emne: om omdannelse fra tekstil til it i Leeds (2002), omdannelse af industri i Trondheim (2004), Malmøs forandring fra industri til videnby (2006) og Reykjavik som videnby (2006).

I 2013 har der været artikler om byliv og bylivskvalitet, både i forhold til klimatilpasning, teknologiske byrumsanalyser og mobilitet, mens midlertidighed og kreativ vækst har været et stort tema i 2015.

Markedsorientering og finanskrisen

Selve ideen om at planlægge byen som helhed i modsætning til at gennemføre enkeltstående projekter har været et gennemgående tema i Byplan. Ofte er spørgsmålet behandlet som et valg mellem fornuftig planlægning og de frie markeds kræfter. Omkring 2000 blev der i bladet udtrykt frustrationer over at der ikke blev planlagt men i stedet truffet 'ad hoc løsninger', og efter 'systemskiftet' i 2001 var der megen frustration over VK-regeringens ambitioner og tiltag bl.a. i forhold til ønskerne om at liberalisere planlægningen.

Køge Kyst byomdannelseprojektet, hvor der er udviklet et særligt udviklingsselskab, er blevet omtalt i 3 artikler fordelt på 2010 og 2012. I takt med denne udvikling, hvor det i højere grad er blevet projekter fremfor planlægning der forandrer byen, er der igennem hele perioden indhentet eksempler fra udenlandske byer med omtale af en række redskaber og koncepter for udviklingsselskaber mellem offentlige og private parter. Det gælder bl.a. forhandlingsplanlægning i forbindelse med Globen i Stockholm (1993), et byudviklingsselskab i Hamburg (1996), urban management i Rotterdam (1996), ZAC-redskabet i Paris (2001), udbygningsaftaler i Norge (2009) og Urban Regeneration Company i Liverpool (2009). I 2013 handler en artikel om Aarhus Kommunes tilgang til havneomdannelsen hvor en særlig stabsenhed, adskilt fra den øvrige kommune, forhandler direkte med ejendomsudviklerne.

Byggeboomet stoppede brat da finanskrisen brød ud i 2008, og der bredte sig en ny eftertænkning i Byplans spalter. Dette sker samtidig med det nye fokus på klimaforandringer og bæredygtighed i forbindelse med klimatopmødet i København i 2009. Byplans ansvarshavende redaktør Dennis Lund kritiserer i en leder i nr. 2, 2008, den danske planlægning for at være kortsigtet, projektorienteret og snæver, 'opsøgende efter reklame og branding og alt det hippe'. Projektorientering bliver i denne sammenhæng brugt som skældsord for kortsigtethed. Videre i samme leder sammenligner Dennis Lund udviklingen på planlægningsområdet med udviklingen i finansverdenen, sådan at forstå at planlægningen efter krisen står uden et egentligt planberedskab, fordi man har givet afkald på 'planlægnings-pli' under højkonjunktoren.

Det er tydeligt at artiklerne i Byplan efter 2008 har fået en anden karakter i forhold til før finanskrisen, der satte en kraftig bremse i investeringerne. Der er stadig mange artikler om bykonkurrence og kampen om investeringer, men strategisk bæredygtig byudvikling, mobilitetsplanlægning, bæredygtighedsværktøjer, klimatilpasning, funktionsblanding, midlertidighed og byliv er blevet de nye dominerende temaer. I 2013 skrev Lene Schaumburg og Inge Langkilde Larsen fra arkitektfirmaet ZARK en artikel om strategisk byudvikling, hvori de omtaler en lang række tiltag i danske byer samt inspirationer udefra:

'Flytning fra land til by, klimaforandringer og økonomisk krise er nogle af de forandringer, som vi står overfor netop nu. Forandringerne rækker ind i fremtiden, og de skaber også udfordringer på lokalt niveau. Den enkelte kommune eller by er nødt til at forholde sig til udfordringerne med en planlægning, der i højere grad er strategisk.' (Lene Schaumburg og Inge Langkilde Larsen, 2013)

Naboskabsrationalet og de urbane projekter

Artiklerne om byfornyelse fra 1990'erne handler meget om midtbyområder som rammer om hverdagsliv, beboerinddragelse, naboskaber og fællesskab. Det fokus på hverdagsliv i byen, som byfornyelsen havde indeholdt, forsvandt efterhånden som byfornyelsen mistede betydning i planlægningsdebatten, både i kraft af økonomisk nedprioritering og byfornyelsens ændrede fokus væk fra de store midtbyområder. Samtidig med at byfornyelsen og naboskaber i midtbyen forsvandt som tema i Byplan, blev forstadstemaet genoptaget - dvs. der skete en forskydning af interessen for naboskaber fra midtbymiljøerne til forstaden og de store almene boligområder.

I takt med den markedsorientering af byplanlægningen, som skete i sammenhæng med den øgede globale bykonkurrence, flyttede fokus i midtbyplanlægning væk fra nabofællesskaber og

borgerinddragelse og i stedet henimod offentligt byliv. Planlægning blev ikke længere set som værende i stand til at 'styre' udviklingen, men til gengæld kom der fokus på bybranding. Nu handlede det meget mere om at gøre sig interessant for investorer. I Ørestaden måtte de hjælpes i starten. Der blev lagt en stor planlægningsindsats i at skabe attraktive rammer for private boliger både i Ørestaden og på havnefronter rundt om i hele landet. Efterhånden som de nye boligområder skød op, kom kritikken af at nogle af områderne manglede diversitet og kultur i forhold til bylivet. Hele tiden har diskussionen mellem planlægning og markedsstyring været ført. Det aktuelle fokus på detailhandelsplanlægning og midtbyplanlægning/levende bymidter (2015), kan ses som en fornyet interesse for midtbyområdernes vitalitet. Som i 1990'erne er der behov for planlægning for at bøde på den markedsorienterede udvikling, men hvor det i 1990'erne handlede om forslummede boligmiljøer, er det denne gang livløse bykerner på grund af manglende handel. Vi er nødt til at finde på noget nyt at bruge bymidterne til, hvilket den megen fokus på bl.a. midlertidighed også vidner om.

Mobilitetsrationalet

1990'ernes artikler om trafikplanlægning handler primært om miljøorienteret trafikplanlægning og lokale trafik- og miljøplaner i forskellige danske byer, og i 1998 er der en artikel om trafik og miljø internationalt. Artiklen om banegårdscentret i Odense fra 1992 har forhandlingsplanlægning som tema, og i 1995 er der en artikel om kompakterterminalen i Viborg hvor temaet er forsøg med kollektiv trafik. I 1997 er der en artikel om transportens rolle i hverdagslivet. Endelig to artikler om bycykler i København og København som cykelby i henholdsvis 1995 og 1997. Det tyder således ikke på at mobilitet i særligt stort omfang var drivkraften for større urbane projekter rundt i landet, bortset fra kompakterterminalerne.

Men i København var der fokus på Ørestaden og på den kollektive trafik. Ørestadsplanlægningen, som var hægtet op på udbygning med metro, blev omtalt mange gange i perioden. Vinklerne har været det bæredygtige i forhold til udbygning med kollektiv trafik, og så kritikken af at havnetunnellen underminerer bæredygtigheden (1996) og at fokus var på udbygning af byen fremfor på de eksisterende byområder. Kollektiv trafik og stationsnærhedsprincippet i København er blevet omtalt med jævne mellemrum i Byplan.

Efter finanskrisen, og samtidig med det øgede fokus på klimaplanlægning, har Byplan bragt flere artikler om bæredygtighed i forhold til transport med fokus på reduktion af klimabelastning, og der er udvist en bredere interesse for mobilitet med artikler om kollektiv trafik og cyklisme mv. I 2012 og 2013 var der adskillige artikler om mobilitetsplanlægning i storbyen og en artikel om byliv på Nørreport station, og i 2014 en artikel om trafikken der stiger igen efter finanskrisen, med trængselsproblemer til følge. Byplan har ikke haft fokus på at også byerne Århus, Odense og Aalborg satser strategisk på skinnelbåren trafik i form af letbaner. I en artikel fra 2004 om byomdannelse i Paris blev adgangen til højklasset og sammenhængende kollektiv trafik omtalt som væsentlig for erhvervslokalisering, og letbaner indgår i en generel artikel fra 2012 om strategier for bæredygtig byudvikling, hvor det fremhæves at effektiv kollektiv trafik er en af nøglefaktorerne. Imidlertid er temaet for nærværende blad mobilitet, så måske bliver der nu rådet bod på den mangel.

Fyrtårsrationalet

Det mest slående ved artikelgennemgangen i forhold til kultur i byen er at sprogbrogen har ændret sig så markant. I 1990 talte man om turisme og turismeplanlægning, i 2000 blev udtrykket 'kulturelt lokomotiv' introduceret i en artikel om San Fransisco, og op gennem 00'erne blev begrebet 'kreative videnbyer' meget eksponeret. Med Richard Floridas 3 T'er og stort fokus på den kreative klasse blev der stræbt efter en attraktivitet som kunne tiltrække investeringer og mennesker med ressourcer, viden og kreativitet. Kulturpolitik og turisme blev i 1990 drøftet som del af planlægningsfeltet - dels fra en historisk synsvinkel i forhold til potentialerne i de attraktive danske middelalderbyer (Jørgen Elsøe Jensen), men også ud fra en mere kritisk position, hvor 'Danmarks-kataloget' blev dissekeret for at fremstille en overfladisk idyl (Carsten Thau). Der findes stadig turisme og turismeplanlægning i dag, men de ord der dukker op på byplanlaboratoriets hjemmeside, når der søges på turisme, er kulturarv og oplevelsesøkonomi, dvs. turisme ses i dag i tæt sammenhæng med branding af videnbyens kultur- og bymiljø mv.

Store kulturevents brug som led i strategisk planlægning blev omtalt flere gange i 1990'erne, i 1992 med 3 artikler om henholdsvis Expo 92 i Sevilla, perspektiver efter OL Lillehammer 94, og Århus festuge. I 1996 var der en artikel om København som kulturby 1996 og i 1998 om Lissabon Expo 98. I 2007 var der en enkelt artikel om OL og byudvikling, men ellers har det emne ikke været behandlet efter årtusindskiftet.

Efter 2000 kom et voldsomt øget fokus på byrum og byliv, indvarslet med to artikler i 1996 om København som kulturby og Aarhus, som fik byplanprisen for at åbne sin å. Artiklerne i 00'erne handler om byrum som offentlige mødesteder, bykvalitet, bylivsværdier og bybranding, ikke mindst i forbindelse med det store fokus på videnbyer, som har været siden 2004, startende med artikler om Richard Florida, kreativ økonomi og bykvalitet som 'det 4. T'. Artiklerne handler om kulturmiljøer, havnemiljøer, videnbyer og brandingstrategier. Også de seneste år er der skrevet om 'kulturelt ledet byudvikling' og om 'kultursamarbejde' i forhold til udvikling af byen. Midlertidigt byliv er behandlet med en artikel i 2011 om projekterne på Carlsberg og i Fredericia med referencer til udlandet, og en artikel i 2012 omtalte konferencen 'think space' om brugerstyret byudvikling med brug af midlertidighed, ligesom der igen i 2015 er fokus på midlertidighed med flere artikler.

I forhold til denne megen omtale af kultur - bredt betragtet, dvs. også omhandlende viden og kulturelle aspekter af byrum - virker artiklen fra 1991 om 'Kulturen på fedekur', som omhandlede byggerier af en mængde kulturhuse i danske byer, og om hvordan kulturen kunne integreres i byens liv, nærmest uskyldig med sin tilgang til fænomenet med et forsigtigt spørgsmål om kultur mon er noget der kan generere økonomi.

Afslutning – hvad så nu?

Fremover må debatten så finde andre kanaler end Byplan. Hvis jeg på baggrund af artikelgennemgangen og PhD-projektets undersøgelser af skiftende diskurser i byplanlægningen skal komme med bud på den fremtidige debat, så vil der de kommende år være et fortsat fokus på strategisk byplanlægning som det der skal binde bymæssige projekter sammen, og på at danne partnerskaber mellem offentlige og private parter. Midlertidighed vil fortsat blive udforsket som metode, både ift mobilitet, kultur og boligmiljøer.

Hvad så med de tre rationaler – hvad vil være drivkræfter for de urbane projekter?

Det er tydeligt at en ny mobilitetsbølge skyller frem i øjeblikket, og der vil de næste år blive arbejdet meget med mobilitetsdrevet byudvikling. Kulturen vil også fortsat indgå i byplanlægningen, men da der ikke længere er så mange penge at bygge kulturhuse for, vil den faglige debat frem for 'kulturelle fyrtårne' handle mere om det kulturelle indhold (herunder byliv) og samskabelse/brugerdrevet byudvikling. Naboskabsrationalet vil være aktuelt med planlægning af fortætning og omdannelse af boligmiljøerne i de store byer, herunder ikke mindst forstadsområderne, både med brug af støttet byggeri og privatfinansierede projekter.

Anne Juel Andersen, Arkitekt MAA, PhD, planlægger i Aalborg Kommune.

Link til PhD-projektet: [http://vbn.aau.dk/da/publications/urbane-projekter\(cc56f421-6c58-437d-aff5-f30fc1f24bed\).html](http://vbn.aau.dk/da/publications/urbane-projekter(cc56f421-6c58-437d-aff5-f30fc1f24bed).html)

Den kommunale byplanlægger og forhandlingsplanlægningen

Af Jørgen Boe

De kommunale ansatte planlægger og forhandler om i disse år under kraftig forsvindning. Dels er det store team med i generationsansvarspåse og overlever kapital - dels rider planlægningen ikke mere på samme højde af tekniske kendskab til politiske beslutningsprocesser.

Planlægningsprocesserne har ændret sig og ændrer sig i løbet af årene og på et skiftet løb af det offentlige og private samarbejde.

Det er nu et helt andet politisk krus, at planlægningen skal være fælles, og at planlægningen skal være politisk og et samarbejde med private virksomheder.

Planlægningen er stærkt og sikrer helheden, men vilken til med et snævert og skifte sigende interesser lægger i at få løst et planlægningsprobleme så kvalificeret som muligt inden eller med kun en gang udgået for kommunen. Bygningen eller projektmageren, som man ynder at kalde den private part i sagen, har lige så klare interesser: at sikre sig en byggeplads i et attraktivt område og med størst mulig fortæjning på søgen.

I det spil bliver den offentlige ansatte planlægger ofte sortepet, hvis ikke han

forstår at skabe sig albuaplads. Den økonomiske planlægningsblanding har ikke en økonomi og det læses ikke altid til det, hvor det resultatsøgende politiske system og det danske projektmagermiljø står sammen.

Der er for tiden to store projekter i Odense, som henkøber har givet en erfaring med forhandlingsplanlægningens fordel og ulemper.

Projekt 1. Thomas B. Thirages Gade. Kommunen har længe ville løse det store planlægningsprobleme, der ligger i, at en stor motorvej krydser midt gennem det centrale byområde og deler byen i to dele.

Der er vedtaget en lokalplan, der bygger på den forudsætning, at gaden bibeholdes som del af cityen og betjener adgangsvej til midtbyen og havnen, men tunnellægges, hveder det bygges overgennemtunnelen, så der skabes sammenhæng mellem bydelene.

Et entreprenørskaber, et pengestrøm og et realtidsinstitut er gået sammen og har foretaget investering i en projektskudning på at opnå sammenhæng i kommunens ønske om, at tunneludgifter og de efterfølgende grundlovsindtægter for byggearbejderne opvejer hinanden. Kommunen har til dette opstillet en række kvalitative krav til projektet. Vi har med en stor planlægningsindsats deltaget i samarbejdet med konsortiets tekniske frem med et beslutningsgrundlag, hvor alle de væsentligste faktorer er kendte.

Det spændende i denne proces har for den kommunale planlægger været at forstå de kvalitative krav, men dog vise omkostningsvigtige og kreativitet i betingelserne på at finde et resultat, alle kan være tilfreds med.

Idens med forhandlingsplanlægning er to grundlæggende, at projekter bliver mere samarbejdet og realiseret end andre projekter, og at store kreds af interessenter arbejder på samme



Lille planlægger - hvad nu? Tegning: Jørgen Boe



Danske middelalderbyer og turismen

- en attraktiv vej i monumentplejen?

Af Jørgen Elise Jensen

Planstyrelsen finansierer i disse år en undersøgelse af købstædernes middelalderlige byplaner. Det er hensigten at analysere samtlige Danmarks ca. 70 middelalderbyer for at skabe et samlet overblik over dens særlige monumentstypen indhold og tilstand her i landet. Fyn med omlyggede er blev udvalgt som det første regionale undersøgelsesområde, og resultaterne herfra er en del af de middelalderlige byplaner har fungeret indtil den næste tid. De må være udvalgt som en gang for alle under anlægsarbejdet i 1000-1100 årene og siden vedligeholdt som byens fysiske disposition gennem århundrederne. Byernes funktionelle opbygning og sociale inddeling - alle de

ramlige hovedtræk har passeret mere eller mindre uændret gennem tiden.

Købstædernes som kulturpolitiske genstande

Byerne viste sig med andre ord at være gode og særlige monumentgenstande. Bygninger hører til deres mest dragende sider, og her taler vi om en gennemsnitlig udskiftningsstad på over 100 år, men selv om fortællingen har en generelt positiv bag sig, så advarer planstyrelsen i byplanen for det meste stadig, hvilken væsentlig oplysningerne har med sig. Ser man på en så sammensat kulturstad som en middelalderby, er det egentlig beklædning og sociale inddeling - alle de

Planstyrelsen finansierer i disse år en undersøgelse af købstædernes middelalderlige byplaner. Det er hensigten at analysere samtlige Danmarks ca. 70 middelalderbyer for at skabe et samlet overblik over dens særlige monumentstypen indhold og tilstand her i landet. Fyn med omlyggede er blev udvalgt som det første regionale undersøgelsesområde, og resultaterne herfra er en del af de middelalderlige byplaner har fungeret indtil den næste tid. De må være udvalgt som en gang for alle under anlægsarbejdet i 1000-1100 årene og siden vedligeholdt som byens fysiske disposition gennem århundrederne. Byernes funktionelle opbygning og sociale inddeling - alle de

varer dens stabile hovedtræk. Når byerne holdt sig stabile, skyldes det imidlertid først og fremmest, at samfundet var stabilt i dens konstruktion og indhold. At byerne selv som social genstand må have været som en konserveret lakke, er en anden sag.

Realtidsinstitutet er det et resultat, der på en gang løfter byerne over i kategorien af særdeles bevarelsesværdige kulturhistoriske miljøer. Det kan læses med sig, at byernes planforhold og kulturhistoriske rum udværes for en øget bevidsthed fra mange sider i årene fremover. Så selv om fundet er glædeligt for landet - de færreste lande har gamle, velbevarede byer - kan købstædemonumenterne se frem til tiden med voksende krav om monumentpleje. Sæson eller i kulissen, prognoser tyder på at flere folk vil gæste byen for dens autentiske stemninger skyld, og borgerne vil stille krav om acceptable løsninger.

Turistøkonomi og monumentpleje

I den situation kan det være nærliggende at skærpe indsatsen i byens lænning som kulturhistoriske genstande og samtidig få løst nogle problemer i monumentplejen. Man kunne vælge at restaurere byens kulturhistoriske rum for at gøre dem attraktive at besøge. At trække turister til og besøge deres ophold til at pleje byens økonomiske omstilling er en ganske legitim markedsstrategi, som det kunne være fristende at se nærmere på. Mange byer anvender nemlig allerede deres forfaldne kulturhistoriske rum som et middel i bydriften, men ofte uden kulturhistoriske mål i byudviklingsplanen. De middelalderlige byers kulturhistoriske rum er den eldste belevet kultur-

Fra Byplan 6, 1990, om forhandlingsplanlægning - tegning v. Jørgen Bo

- Synlig circulation af vand
- Regulerbar ventilation, lys og luft

E. Eksempel

- Installation af terrasser
- Forbrug baserede rumarrangementer
- Solstråling
- Reduktion af energiforbrug
- Opløsning på formniveauet

F. Udvalgt

- Vandbesparende aggregater i toilet
- Kontrolmuligheder for forbrug, proces- og energistyring i indretning
- Juleoverflader betjenes for belagninger
- Tag- og facadevegetation
- Udvælgelse af regnorm
- Genanvendelse af vand

G. Planlægning for grønne områder

- Individuelle lavarealer for beboere
- Fællesarealer, legepladser, parker og sportsarealer
- Behovsrelateret i anslag og vejløsheder
- Vilde busketter, regnormsplanter m.v.

H. Sanhedssystem

- Bekendelse med støj
- Forhindring af støt ved kilden

I. Trafik

- Ombygning af trafikstrømme og reduktion af køretøjer
- Reduktion af parkeringspladser for mere bygninger
- Forøgelse af fodgænger- og cykliststier, oprettelse af undergrundstransportation

J. Bygningsskema

- Bygningsskemaer, der er mest
- Energitilførende opvarmingsanordninger
- Bekendelse om akustik, lys, luft og farver

Virkemidler i byomdannelsen af Mønstreplan

A. Miljøansvar

- Anvendelse af miljøkriterier for indretning og indholdninger
- Kurser på de lokale skoler
- Nye kvalifikationer for udvalgte grupper, fx elever
- Udvælgelse af informationsmateriale, hjemmesider
- Deltagelse

B. Økonomi

- Genetablering af økonomiske aktiviteter og serviceindustri (bodegaer, cykler, restauranter m.v.)
- Infrastruktur til kulturelle begivenheder
- Lokal base for kunstnere
- Show-room for arkitektur
- Laboratorium for miljøanalyse

C. Afslutning

- Koncept for, hvordan man udnytter et område og i indholdninger
- Introduktion af separate afslutningsarealer: igler, papir, organisk affald, tekstiler og metal
- Kompostering
- Indsamling af færdig affald
- En genest for informationer til at behandle separat affald

D. Bygningsskema

- Bygningsskemaer, der er mest
- Energitilførende opvarmingsanordninger
- Bekendelse om akustik, lys, luft og farver

Ekstern Høje og projektor og ansat ved Winoculoguesstrasse Berlin, for Seta/for-schong

Osmatonic: Anso-Maria Hjelager 45

Fra Byplan 2, 1991, om virkemidler i byfornyelsen i Berlin

920135

BYPLAN 91

Hovedløs planlægning • Byøkologi: Introduktion, erfaringer

Aalborg Universitetsbibliotek

Fra Byplan 2, 1991, om Ørestadsstrøgningen

Fra Byplan 5, 1990, om danske middelalderbyer og turismen

KVARTERLØFT OG KOMMUNENS ROLLE I BYOMDANNELSEN

AF SAN MOSESEN

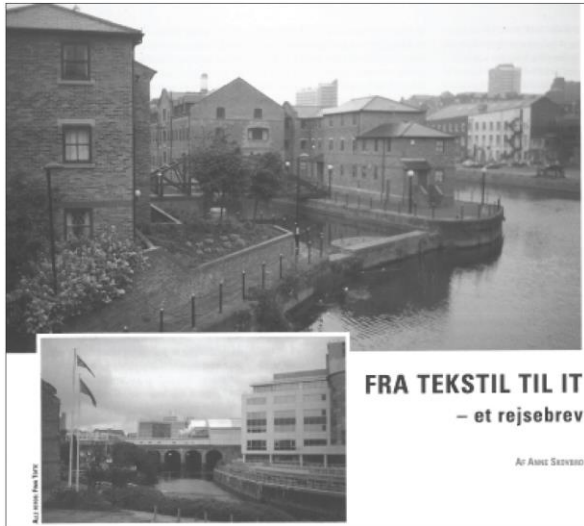
TRINDBERG
FREMANTEN
NORD-VEST
NORDBERG PARK
KONGENS ENCHAVE
HOLMBLADSGADE
RØRSEVANGET
HOLMSTADEN
DYRELEVANGST

Fra Byplan 05, 2003, om kommunens rolle i kvarterløft København

Byvækstens udfordring til Hovedstadsregionen

AF ELIAS REIS

Fra Byplan 1, 2003, om byvækst som en udfordring, Ferring



FRA TEKSTIL TIL IT - et rejsebrev

Ar Annet Skovsen

Fra Byplan 2, 2002, artikel om bydannelse i Leeds



Erhvervslokalisering og omdannelse af ældre erhvervsområder - udenlandske instrumenter og erfaringer

AF PETER HANSTAD-NIELSEN

Europaisk mål at undgå byspredning

De meget markante anbefalinger for den danske byudvikling og byplanlægning, som blev fremsat i EU-kommissionens Grøntag om Byplanlægning 1989, er bl.a. inspireret af den hollandske kampagnen, byplanlægningen i 1980'erne med W.A. Looen Krier som anførersideperson og den internationale byplanlægningskonference i Berlin 1989.

Grøntagen blev lagt op og udbygget i Danneberg Byplan i Europa (1988) udarbejdet af Kommissionens Ekspertgruppe om Byplanlægning, som udvalgte videnskabelige arbejder i flere arbejdsgrupper, bl.a. WGA om Sustainable Land Use. Hver gruppe blev hængende som en katalog af for en bredere europaisk byplanlægning og for deltagelse i de enkelte lande.

Der synes på EU- og ministerkonferencer at være bred enighed om, at omstilling til mere bæredygtige

Byer indebærer, at vi skal undgå byspredning og fremme genbrug af byrum. Derfor er byudvikling på bar mark, af fremme masseressourcerne og byplanlægning og byudvikling af ældre erhvervsområder og byudvikling af ældre erhvervsområder som et vigtigt fælles europaisk mål i EU-kommissionens aktuelle hoveddokument på det byplanlægnings felt. Bæredygtig byudvikling i Den Europæiske Union. 1999 (KOM(1999) 605).

Målet er også en del af den politiske ramme for europaiske fysiske og økonomiske udviklingsprogrammer (ESDP), som blev vedtaget af EU i slutningen af 1999. Tilsat heraf skal man også være opmærksom på den politiske ramme for udvikling i Paris den 1999. Tilsat heraf skal man også være opmærksom på den politiske ramme for udvikling i Paris den 1999. Tilsat heraf skal man også være opmærksom på den politiske ramme for udvikling i Paris den 1999.

Byplan 1/3 2001

Fra Byplan 1/2 2001, omdannelse af Citroënfabrikker i Paris med brug af værktøjet ZAC

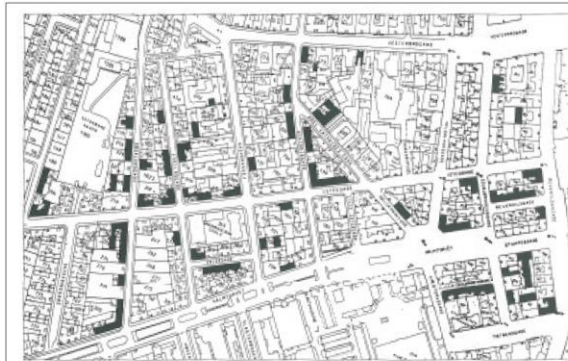


Fig. 2. Ejendomsnet med nye forfaldne klimaskærme (ZAC) og byplanlægning fra 1992 (oplyst efter hollandske byplanlægningsdokumenter).

Glasgow gennem flere år arbejdet med byplanlægningsstrategier, der har bygget på spædt især, udvalgte beboerindflydelse og meget fleksible renoveringsinitiativer. Dette har medført markante fremskridt, dels i forhold til beboersamarbejde, dels fordi lavere renoveringsomkostninger har gjort det muligt at færdiggøre flere boliger end tidligere.

På trods af de på mange måder lovende forsøg i både ind- og udland, har 10-årige levetid ikke er på tide at drage nytte af alle historiske erfaringer.

Indre Vesterbro, set med byplanlægningskabernes øjne. Ser man i det første oplag til en handlingsplan for byplanlægningen på Indre Vesterbro, som kom i 1989, bliver man indtrykt af stoffet. Her anbefales byplanlægningskabernes en alt overvejende karrierevis indsats, med et højt standardniveau med de ordinære kår. II-byplanlægningsmidler, men med kap. III-midlerne til boligforbedring. Fremgangsmåden adskiller sig dermed fra de byplanlægningsforsøg, der har været foretaget i processen, hvor det var de ordinære midler, der blev anvendt til en sproktilsats.

AMSTERDAM BERLIN

Erfaringer med borgerinddragelse i den overordnede fysiske planlægning

Planlægning i dialog med borgeme, revitalisering af den offentlige debat om den fysiske planlægning, store legitimitet i planlægningsprocessen er nøglen til dialog, der diskuteres i København Kommune i disse år. Vi har prøvet at lytte til erfaringerne fra „Amsterdam 2030“ og fra „Stadtbild Berlin“, og i den kommende tid skal der på skiltene en ny model for udarbejdelse af fremsigtige, overordnede planer i en bedre dialog med aktive borgere.

AF Søren Elio

AMSTERDAM
„Fremtidsudfordringer for Amsterdam“ (Tidskonferencen Amsterdam) var et projekt til gennemførelse af overordnet, langsigtede fysiske planlægning i et samarbejde og meget åbent samarbejde i løbet af 1998 og 1999 med overordnede borgere og organisationer. Denne form for samarbejde og interaktiv planlægning har vist store kræfter, men den har også haft nogle alvorlige konsekvenser. For politikerne i Amsterdam har hele forløbet betydet et nyt politisk klima, en omvurdering af den offentlige debat og behovet for at forbedre de konkrete beslutninger. For byplanlæggerne har de åbne og grundige debatter medført større legitimitet i planlægningsprocessen. For borgeme har processen medført en større forståelse for andres kompetencer og en mulighed for at se tingene i en større sammenhæng. Desuden har debatten gjort borgeme en fornuftig brug af et varetøft have indflydelse, når dagens planer skal sættes for væsentlige, langsigtede spørgsmål.

Den politiske udvikling i Amsterdam
Fra afslutningen af 2. verdenskrig og frem til midten af 1980'erne var der bred accept af de politiske beslutninger om udbygning af boligområder og infrastruktur m.v.

Fra Byplan 4, 1992, om forfaldne klimaskærme på Vesterbro

Programmet for gadernes fornyelse
Formuleringen af programmet for gadernes fornyelse engagerede mange mennesker. Allerede under den tilbagevendende kommunalvald var en række idéer kommet på bane, og senere i 1990 blev der nu nedsat et forskningsudvalg, der skulle se på, hvordan de Børgeme by skulle fremstå i fremtiden. Udvalget, der bestod af borgmesteren og repræsentanter for byrådene, turistforeningen, handelsstandsforeningen og Foreningen for Bygning og Ledselseskultur, fremsendte med et forslagskatalog, der indeholdt hele 44 punkter om både helheder og detaljer. Under arbejdet tog udvalget på vandret til andre kommuner for at se de løsninger, man var nået frem til her. Og endelig blev kommunens byplankontoret bedt om at vurdere og sammenfatte de mange idébidrag samt at udarbejde skitseforslag til fornyelse af de gaderne Adalgade og Østergade.

Etter indgående drøftelser blev følgende mål for planlægningen fastlagt:

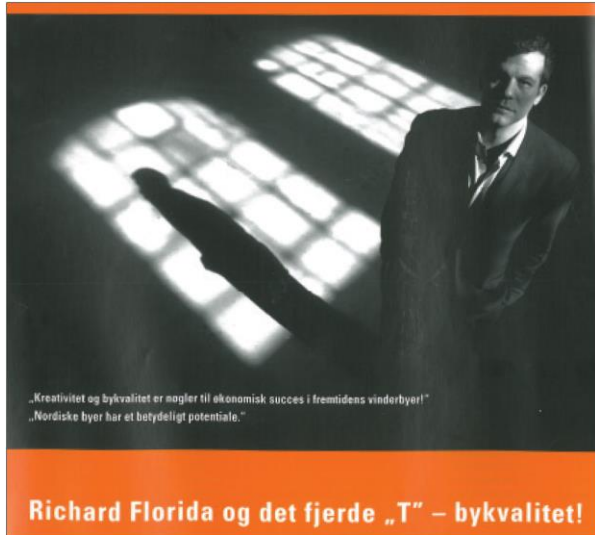
- Gaderne skulle være for både ældre og glædelige, da rene glædelige ville være for alle uden for turistsejeren, men der skulle være mulighed for periodisk at dreje kørsel og parkering med ved at tage større dele af gaderne ind i brug til ophold o.s.
- Der skulle indtil videre være adgang til langsom kørsel i begge retninger og til kortstoppet kørsel i sidegaderne.
- Enstemning af trafikken, som har været diskuteret tidligere, kunne måske komme på tale igen i fremtiden. Planen skulle derfor formidte, så enstemning kan indføres uden ændring af andet end skiltningen.
- Der skulle være tale om en vognfri zone, som uden påsejeren mellem

Fra Byplan 6, 1992, om gadefornyelse i Bogense

Fra Byplan 6, 2000, om borgerinddragelse i Amsterdam og Berlin

Det er her
det mangfoldige
byliv er

Fra Byplan 1, 2013, om byliv og mobilitet på Nørreport station



Fra Byplan 1/2, 2004, om Richard Florida og det 4. T.



Fra Byplan 03, 2005, om drømmen om højhuse

Byudvikling som international konkurrenceparameter

Det er ikke mange år siden, at de fleste arbejdspladser lå i særlige industriområder. Virksomhederne fik så adskilt som muligt fra de dele af byen, der blev brugt til beboelse. Og med god grund. Der er store problemer med at blande traditionelle industrivirksomheder fra den gamle økonomi med beboelse – støj, støv og lugtgener kan gøre det direkte sundhedsfarligt.

I dag er størstedelen af nyoprettede danske arbejdspladser i virksomheder, der ikke støjer eller forurener. Dette giver nye muligheder for at blande erhverv og beboelse. Og det er ikke kun en interessant ny mulighed, det er en nødvendighed. Hvis man ønsker attraktive danske arbejdspladser, der kan holde på de attraktive medarbejdere. Betænkningen fra Erhvervs- og Byggetisk udvalg viser, hvordan reviderede byplanlægning forsøger at tage hensyn til dette.

Virksomhederne i den nye økonomi vil være hvor der er liv
Vi har i Erhvervsplanen styrket forsøget at kortlægge de trends, som kan ændre betingelserne for dansk erhvervsliv i de kommende 10 år. Der er meget, der tyder

AF ANDERS KRITZSCHMAR

Erhvervsplanen afslører nye tendenser i det ændrede Danmarks Fødsel, Kærlighed og Alene.

Fra Byplan 1/2, 2001 om byudvikling som international konkurrenceparameter