

Fra hygiejne til klimatilpasning

## Dansk Byplanlaboratorium 100 år i 2021

Side 18

Kan vi plan-  
lægge tryghed

Side 10

Byplanlægning og  
stigende havvand

Side 24

Levende bymidter  
forudsætter plan-  
lægning og styring

Side 21

Den  
usmarte by

Side 16

Kompetenceudvikling  
for din organisation

Side 22

Kommunernes over-  
holdelse af lokalplaner

Side 27

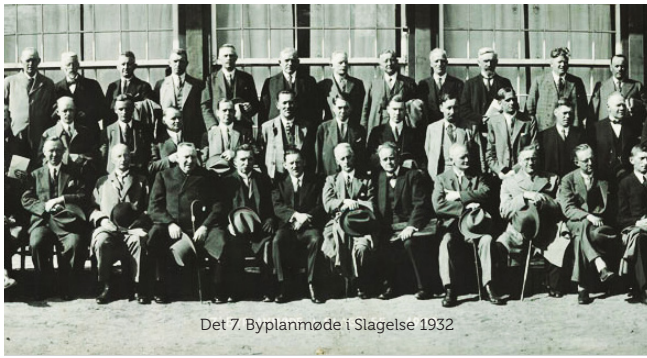
Byforandring  
og forbilleder

Side 28



Peter Elfelt

# 100 år



Det 7. Byplanmøde i Slagelse 1932

## De næste 100 år!

Dansk Byplanlaboratorium runder et skarpt hjørne i 2021. Læs beretningen om, hvordan det hele startede, dengang i 1921. Det er selvfølgelig de næste 100 år, der er vigtige og derfor er én af vores projekter i 2021 en studenterkonkurrence, hvor de unge skal give deres bud på løsninger til byernes og verdens udfordringer i den grønne omstilling de næste 100 år. Den runde fødselsdag bliver også markeret, når Byplanmødet afholdes i samarbejde med Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune. Find mere om det hele bladet.

## Leder: Det er nemt at forestille sig en fremtid, vi ikke ønsker os

Side 3

## Nyt fra netværket

Side 4

## Kan vi planlægge tryghed?

Side 10

## Attraktive faciliteter og fælles interesser samler beboere og eksterne brugere i udsatte boligområder

Side 12

## Unge arkitekter kan styrke udviklingen i kommunerne

Side 14

## Den usmarte by

Side 16

## Dansk Byplanlaboratorium 100 år

Side 18

## Levende bymidter forudsætter planlægning og styring

Side 21

## Kompetenceudvikling for din organisation

Side 22

## Stigende havvand: Byplanfaglig debat og kompetenceudvikling for planlæggere

Side 23

## Byplanlægning under indflydelse af stigende havvand

Side 24

## Arkitekturpolitik – ikke kun for arkitekter

Side 26

## Kommunernes overholdelse af lokalplaner

Side 27

## Byforandring og forbilleder

Side 28

## Kulturarv som handling

Side 31



## Hjælp - havet stiger!

Ikke en dag uden nye beretninger om, hvor hurtigt havet stiger og hvad scenarierne betyder for vores kystbyer og lavliggende landområder. Skal vi bygge diger, skal vi tilpasse os og lære at leve med vandet eller skal vi trække os tilbage fra kysten og lade naturen rase? Læs artiklen om "Byplanlægning under indflydelse af stigende havvand" og kystdirektoratets nye digitale værktøj, Kystplanlægger.dk. Læs også om projektet, hvor vi sætter fokus på, hvilke planlæggerkompetencer, der er brug for til arbejdet med byerne og det stigende havvand.

Side 22

” I 1921 begyndte de lærde herrer for alvor at interessere sig for byudvikling, og i efteråret så Dansk Byplanlaboratorium dagens lys. Stifterne ønskede at præge mere end enkelte bygninger, og de så et stort behov for at styre udviklingen.”

## Leder

# Det er nemt at forestille sig en fremtid, vi ikke ønsker

Om hundrede år er alting glemt – eller er det? Der er sikkert ikke nogen, der kan huske mig eller dig, men de kan huske det samfund, vi efterlod os. De bygninger, den natur og de landskaber, vi ændrer i dag, vil kunne opleves om hundrede år – i 2121. Uanset hvilke valg, vi tager, så kan vi ikke undgå at kolonialisere fremtiden.

Det er svært – for ikke at sige umuligt – at forestille sig hvilket samfund, der venter vores børnebørn. Men vi er nødt til at se i krystalkuglen. Vi skylder dem at tage modige beslutninger i de kommende år. Ellers får vi i værste fald byer, der er præget af frygt, usikkerhed og kaos. Dystopier er der nok af.

For 100 år siden mødtes en flok lærde mænd – for det var kun mænd – for at udvikle skønne boliger. De var medlemmer af foreningen Bedre Byggeskik, og de fleste af de huse, der er bygget efter deres forskrifter, er meget attraktive den dag i dag. Bedre Byggeskik var stiftet i 1915.

I 1921 begyndte de lærde herrer for alvor at interessere sig for byudvikling og i efteråret så Dansk Byplanlaboratorium dagens lys. Stifterne ønskede at præge mere end enkelte bygninger, og de så et stort behov

for at styre udviklingen, så byerne kunne blive både skønne og sunde at leve i. Det er værd at bemærke, at byplanlægning allerede på det tidspunkt var en tværfaglig disciplin. Stifterne var arkitekter, ingeniører og medicinere, og deres første sag var at tale for mere lovgivning på området. Byplanloven kom, og siden da har det med varierende kraft været muligt at styre byvæksten i Danmark. Men den måde, vi har planlagt på, er under pres. Vi står overfor helt nye udfordringer og har derfor behov for nye planredskaber og nye metoder til at tænke langt mere bæredygtigt og cirkulært.

Derfor ser vi stadig frem til evalueringen af planloven – for med justeringer og med en formålsparagraf, der inkluderer klimaet og har CO<sub>2</sub>-reduktion som mål, kan netop planlægningen bidrage væsentligt til den grønne omstilling. Det er væsentligt, at vi genbruger de byområder, der allerede er bygget, og at vi sikrer en bæredygtig mobilitet mellem byerne.

I Byplanlaboratoriet har vi glædet os som små børn til 2021. Det er ikke hver dag, man bliver 100 år. Vi har forberedt den helt store fest, og vi skyder en visionær studenterkonkurrence i gang. For det er de unge, der skal på banen. Et perspektiv i konkurrenceoplægget er, at vi er i en tid, hvor det er nemt at forestille sig en fremtid, vi ikke ønsker. Som jeg skrev i indledningen, så er der rigtig mange bud på dystopier. I jubilæumsåret vil vi imidlertid sætte spot på den fremtid, som vi gerne vil være en del af. Vi skal have optimismen og fremskridtstroen tilbage og i fællesskab forme en bæredygtig fremtid. Der er mere end nogensinde brug for utopier, og i Byplanlaboratoriet vil vi gerne bidrage.

Om 100 år vil man vil huske de valg, vi tager lige nu.

Godt nytår!



Ellen Højgaard Jensen, direktør for Dansk Byplanlaboratorium



## BYPLAN NYT

Byplan Nyt 4/2020 (18. årgang)

### Redaktion

Ellen Højgaard Jensen (ansv.)  
Michael Nørgaard  
Nyt fra Netværket og  
korrektur: Charlotte  
Odgaard Sjælland

### Redaktionsadresse

Dansk Byplanlaboratorium  
Rådhusstræde 6. 1. sal,  
1466 København K

Tlf.: 33 13 72 81

Mail: [mn@byplanlab.dk](mailto:mn@byplanlab.dk)  
[www.byplanlab.dk](http://www.byplanlab.dk)

### Annoncer

[mn@byplanlab.dk](mailto:mn@byplanlab.dk)  
bestilles senest  
20.2 2021

### Layout

Anders Tornberg

### Forside

Peter Elfelt

### Oplag

3.450

### Tryk

KLS PurePrint

### ISSN

1602-9038

Signerede artikler står for forfatterens regning, usignerede for den ansvarshavende redaktørs regning.

Byplan Nyt 1/2021 udkommer marts 2021

# Nyt fra netværket



## NY BOG

### Age-Inclusive Public Space

Børn, ældre, forældre på barsel og teenagere har forskellige behov og adfærd, når de færdes i det offentlige rum. I Age-Inclusive Public Space er den stadig aldrende urbane befolkning omdrejningspunktet i en kalejdoskopisk og rigt illustreret udgivelse, hvor du kan finde rumlige referencer, cases og konkrete værktøjer til brug i udviklingen af aldersinklusive fysiske miljøer. Bogen er resultatet af et samarbejde mellem tegnestuen dominiq + serena og en række internationale by- og aldringsforskere, der hver især behandler facetter af temaet. Løbende sammenstilles deres akademiske erkendelser med rumlige og planmæssige forhold, der relaterer sig direkte til arkitektonisk praksis. Age-Inclusive Public Space er udgivet af Hatje Cantz og kan bl.a. bestilles på tegnestuens hjemmeside [www.dominiqueserena.dk](http://www.dominiqueserena.dk).

# DK2020

Klimaplaner for hele Danmark

## 46 nye kommuner vil leve op til parisaftalen

Derfor har de meldt sig til projektet DK2020 – Klimaplaner for hele Danmark. 20 kommuner er allerede i gang, så 66 ud af Danmarks 98 kommuner har ambitioner om at være klimaneutrale i 2050. Kommunernes klimaplaner skal blandt andet håndtere alle væsentlige kilder til drivhusgasudledning og udpege konkrete klimatiltag, der tilsammen sikrer en netto nul-udledning senest i 2050 for hele kommunens geografiske område. Inden de lokale klimaplaner kan blive godkendt af det internationale by-netværk C40, skal kommunerne komme med konkrete bud på, hvordan de vil tilpasse sig kommende klimaforandringer. Hele projektet er støttet af de 5 regioner, KL og Realdania.

Kilde: KL



Foto: SWECO

## Vild natur rykker ind

Hvor natur og biodiversitet for år tilbage var noget, der stod nederst på prioriteringslisten, er der nu et stort ønske om at skabe flere levesteder for insekter, fugle og andre smådyr hos flere bygherrer. Faktisk er udviklingen ikke bare til gavn for biodiversiteten. Forskning viser, at fordelene ved at tænke naturen ind i byplanlægningen er til gavn for både klima, livskvalitet og helbred. Rapporten Building in biodiversity: For Climate, For Health i SWECOs serie Urban Insight kommer med konkrete anbefalinger til, hvordan byplanlægning kan gøre verdens byer til en del af løsningen på biodiversitetskrisen.

Kilde: SWECO

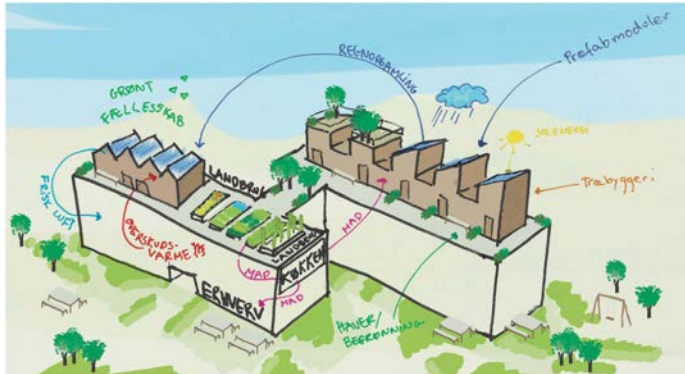
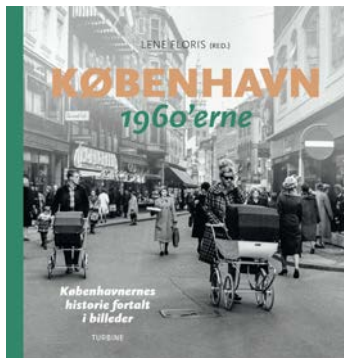


Illustration: Statens Kunstfond

## Boliglaboratorium – et lille forum for fejlkultur

Kan en kantine omdannes til folkekøkken efter arbejdstid? Kan taghaver på erhvervsbygninger være med til at skabe bedre livskvalitet? Hvad er behovet for boliger til singleforældre? Alle tre er eksempler på projekter, der er med i et nyt boliglaboratorium skabt af Realdania og Statens Kunstfond. Fælles for alle projekterne er, at der er plads til både skud og vildskud. Målet er at få brudt nogle af de fasttømrede teorier om, hvad bygninger og boliger kan og skal være.

Kilde: Statens Kunstfond



## NY BOG De glade tressere i ord og billeder

Et kongeligt bryllup, hippiebevægelsen, studenteroprøret og et 800 års jubilæum, alt sammen begivenheder der fandt sted i kongens København i et årti med fuld fart på udviklingen, optimisme, stigende forbrug og nye markante byggerier. Men samtidig en tid hvor kontrasten mellem livet i den saneringsmodne lejlighed og et liv med hus og bil blev større. Med bogen København 1960'erne – Københavnernes historie fortalt i billeder har etnolog Lene Floris sammen med et hold kompetente forfattere bestræbt sig på at komme hele vejen rundt om både begivenheder og livsvilkår.

Kilde: Forlaget Turbine

## Podcast – en vej til viden



Faglige podcasts myldrer frem.  
Kender du dem her?



### Mere end mursten

Om de menneskelige konsekvenser af regeringens ghettolovgivning belyst gennem samtaler med beboere i blandt andet Gellerupparken. Værten er historiker og journalist Fahiya Khalid.



### Building Green

Arkitekten bag Vadehavscentret Dorthe Mandrup gæster vært Ane Cortzen i første afsnit af Building Greens podcast om bæredygtigt byggeri.



### Byens Ånd

Hos DAC finder du en række podcasts blandt andet Byens Ånd, hvor Adrian Hughes diskuterer byudviklingens udfordringer og muligheder sammen med et hold kompetente gæster.

**God fornøjelse!**

# Nyt fra netværket



## NY BOG

### Håndbog om borgerinddragelse

Arbejder du med borgerinddragelse? Så ved du, at inddragelse gavner de fleste processer, men at der ikke findes hurtige genveje eller færdige skabeloner. Den enkelte proces er unik, kræver god tid og forberedelse. Håndbog i borgerinddragelse har både et særligt fokus på, hvordan de forskellige kommunikationsredskaber kan bruges inddragende i din proces, og guider dig gennem hele processen med konkrete anbefalinger, eksempler, dilemmaer, ideer til metodevalg, inspiration og tjeklister. Håndbog i borgerinddragelse er skrevet af Claus Leick og udgivet på Kommuneforlaget.

Kilde: Kommuneforlaget



## Energirenovering af mursten

Mursten fylder rigtig meget i den danske bygningsmasse, en hel del af den har en del år på bagen og trænger til en energirenovering. På Østerbro i København ligger klimakvarteret, hvor kommunen i samarbejde med Saint-Gobain Danmark siden 2015 har arbejdet med at finde bæredygtige metoder og materialer til at renovere de gamle karreer. Den første karre står nu færdig, blandt de mange forbedringer kan nævnes vindtætningsplader i genbrugsgips, der beskytter mod skimmel og svamp, og ikke mindst at overfladen er pudset med et materiale, der kan nedbryde kvælstofdioxid fra luften.

Kilde: bygtek.dk



## Kunst skaber rum

Paradisøblevej på Grønttorvet har fået en skulptur, hvor vand, lys og stål skaber en fornemmelse af bevægelse og rumlighed. Billedhuggeren Veo Friis Jespersen, der står bag skulpturen SPEIRA har ønsket at skabe et skulpturelt forløb, som er integreret i området og kan være med til at skabe rum. Hendes håb er, at små og store vil udforske og bruge SPEIRA til leg og som samlingspunkt.

Kilde: www.fbgruppen.dk



Peter Elfelt

## Bag om forsiden

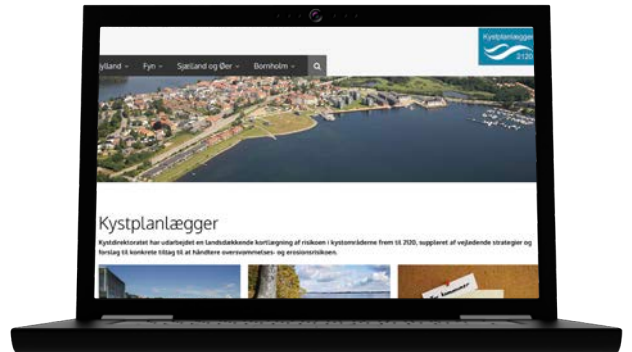
I Dansk Byplanlaboratorium's arkiv gemmer sig 100 års byplanfaglig historie. Blandt andet findes der en stor samling fotografier – flere tusind glasplader i fine træbokse mærket Elfelt, Kgl. Hoffotograf. Flere tusind motiver fra land og by fra en svunden tid. Peter Elfelt var en pioner inden for fotografi og film i Danmark og en flittig mand, som både fotograferede livet omkring sig og havde en blomstrende forretning med at portrættere det bedre borgerskab og ikke mindst de kongelige. Billedet på forsiden af dette blad er taget en tidlig morgen i Københavns morgentrafik i begyndelsen af det sidste århundrede.



## Haslev – Danmarks smukkeste stationsby

Haslev er en værdig vinder, fordi den har næsten alle stationsbyens elementer, såsom bebyggelsesstrukturen omkring jernbanen og en jernbanegade, der fortæller historien om byens udvikling. Organisationen Historiske Huse har afholdt konkurrencen med det formål at sætte fokus på byernes kvaliteter og de udfordringer, stationsbyerne står over for. Og for at minde kommuner, bygningsejere og borgere om at passe rigtigt godt på vores historiske stationsbyer.

Kilde: Historiske Huse



## Kystplanlægger – et nyt digitalt planlægningsværktøj for kommuner

Kystdirektoratet har udsendt en ny national kortlægning af risikoen for oversvømmelse og erosion langs de danske kyster. Det digitale værktøj, Kystplanlægger, skal hjælpe med at prioritere og sikre større sammenhæng i kystbeskyttelsen.

Kystplanlægger er et praktisk anvendeligt værktøj udviklet til kommunerne. Værktøjet giver et data-baseret grundlag for kommunernes planlægning af udvikling i kystområderne og kan være med til at begrænse skader og tab fra oversvømmelse og erosion i fremtiden. Kystplanlægger indeholder en landsdækkende risikovurdering for erosion og oversvømmelse og omfatter desuden vejledende strategier og forslag til konkrete tiltag. Risikovurderingen er gennemført for alle strækninger af den 7.300 km lange danske kystlinje. Den præsenteres for tre tidsperspektiver: Her og nu samt i et 50-årigt og et 100 årigt-perspektiv. Frem til 2120.

Kystplanlægger kan også anvendes ved behandling af ansøgninger og sagsbehandling relateret til kystbeskyttelsesprojekter. Kystplanlægger kommer bl.a. med forslag til helhedsorienterede løsninger i kystområder, hvor der er særlig risiko for oversvømmelse eller erosion.

Du kan tilgå Kystplanlægger på: <https://kystplanlægger.dk>

På hjemmesiden finde en film om kystplanlægger og publikation "Rundt om kysten", som giver et overblik over din lokale kyst i tekst og billeder og en letlæst introduktion til Kystplanlægger.

Kilde: Kystdirektoratet

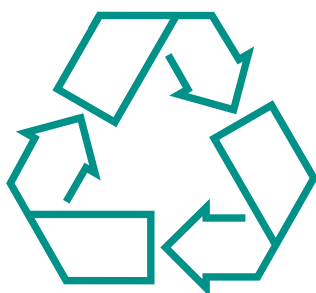
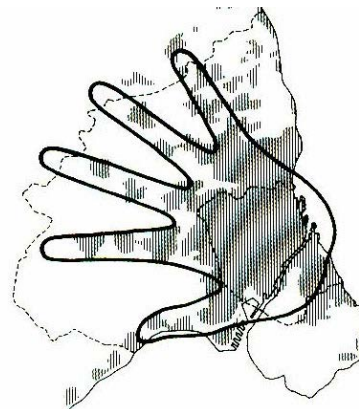
# Nyt fra netværket



## Har BRT-linjer i håndfladen og langs fingrene en fremtid?

Det er en ny forsøgsordning i gang med at afdække. Forsøgsordningen er sat i gang af Transportministeren og Erhvervsministeren. Kommuner i hovedstadsområdets fingerbyer får mulighed for at planlægge for større, brugsintensivt byggeri langs stoppestederne på BRT-linjer, der løber i eget tracé og bygger på grønne teknologier. I første omgang skal interesserede kommuner igennem en screeningsproces, herefter inviteres den enkelte kommune til at deltage. Fristen for deres endelige ansøgning er i maj 2021.

Kilde: Erhvervsstyrelsen



## Circular Build Forum – skal styrke den cirkulære økonomi

Indenfor byggeriet vokser bevidstheden om cirkulær økonomi, som har skabt et væld af nyskabende projektpødsis. Ud fra et ønske om at samle resultater, best-practises og andre projekterfaringer har Dansk Byggeri sammen med relevante aktører besluttet at afholde den årlige kongres Circular Build Forum. Målet er, at kongressen skal styrke netværk inden for cirkulær økonomi i byggeriet ved at understøtte vidensdeling, erfaringsudveksling og tværgående konsensusbaserede løsninger.

Kilde: MOLIO



# BYPLANMØDET 2021 København og Frederiksberg



Det 7. Byplanmøde i Slagelse 1932



**30. september – 1. oktober 2021**



Tilmeldingen  
åbner maj 2021

**dansk byplan**  
laboratorium

I samarbejde med

FREDERIKSBERG  
KOMMUNE





# Kan vi planlægge tryghed?

Har du nogensinde følt dig utryg ved at stå alene på en togstation efter mørkets frembrud? Så er du ikke alene. Undersøgelser viser, at mange passagerer i den kollektiv trafik oplever stationer og stationsområder som utrygge. Der er bestemte træk i byplanlægningen omkring S-togsstationer, som er sammenhængende med passagerernes oplevelse af tryghed på perronen. Den viden kan vi bruge til at skabe tryghed – og måske få flere til at vælge den kollektive trafik til.

Af arkitekt, erhvervs PhD Sofie Kirt Strandbygaard, DTU

Hvis jeg ikke var på et påkrævet feltarbejde med min Ph.d., var jeg stukket af for længe siden. Klokken er 21 på en novemberaften, og tunnelen foran mig er mørk, jeg kan ikke se, om nogen er på vej herved, for vejen udenfor har en skarp vinkel og skrånere op mod boligområdet længere væk. På begge sider af mig er tæt buskads, og gadebelysningen lyser midten af vejen op og efterlader resten i mørke. Der er affald i buskadset og tags på væggene. Her er ingen, og jeg er utryg, som jeg står og fumler med kamerastativet.

'Jeg forstår ikke, hvad din forskning går ud på, Sofie. Her er da ikke så slemt?' Min mand Mogens dukker ud af mørket. Han har indvilliget i at tage med, fordi jeg var utryg ved at tage rundt på S-togsstationer i forstæderne og tage natfotos alene. Mogens er mand, høj og stærk, hvilket gør ham

mindre sensibel overfor utryghed. Han er dermed også et konkret eksempel på, hvor forskelligt vi oplever byrum, og hvad det betyder for vores mobilitet. Jeg – og andre mere frygtsomme personer – har nemlig undgåelsesadfærd, det vil sige, at vi planlægger vores liv, så vi for eksempel undgår at skulle tage S-toget alene efter mørkets frembrud.

Helt konkret viser København Kommunes Tryghedsundersøgelse<sup>1</sup> fra 2020, at 17% af de adspurgte borgere føler sig utrygge omkring togstationer, og 79 % er ifølge Passagerpulsens<sup>2</sup> undersøgelse fra 2019 nogle gange eller altid utrygge ved at stå på togstationer efter mørkets frembrud. Generelt er kvinder mere frygtsomme end mænd, men også fysisk eller socialt udsatte borgere føler sig udsatte. Men hvorfor er folk mere utrygge på og omkring stationer

end i andre offentlige rum? Det er relevant at se nærmere på, der er nemlig mange gode grunde til at få flere borgere over i den kollektive trafik, heriblandt øget social sammenhængskraft, reduktion af udledning af CO<sub>2</sub> og trængsel på vejene. Men hvis vi skal have flere til at vælge den kollektive trafik til, så kræver det måske, at rejseformen opleves som både tryk og attraktiv.

## Sammenhængen mellem byplanlægning og utryghed på stationer

I min forskning har jeg undersøgt sammenhængen mellem det byggede miljø omkring S-togsstationer og ni års passagermålinger af tryghed på stationerne. Her kan man se en tydelig sammenhæng mellem byrummets udformning omkring stationen og passagerers oplevelse af tryghed.



*København Kommunes Tryghedsundersøgelse fra 2020 viser, at 17% af de adspurgte borgere føler sig utrygge omkring togstationer. Lys og indretning er helt afgørende for oplevelsen. Fotos: Sofie Kirt Strandbygaard*

Specielt de mest åbne byområder med god plads til bilinfrastruktur og parkering, med få aktive facader i gadeplan og brudte facaderækker, havde et sammenfald med utryghed. Selv efter at have taget højde for forskelle i indkomst, en stærk socio-økonomisk indikator, var oplevelsen af utryghed blandt passagerer større her end andre steder.

De førnævnte byrum har flere karakteristika, som kriminalpræventive praksis kæder sammen med oplevelsen af utryghed. Det omhandler indikation af ejerskab, territorialitet, afgrænsning af rum, overblik og andre parametre, som hænger sammen med vores evne til at aflæse det byggede miljø.

En stærk international planlægningstendens er Transit Orienteret Byplanlægning (TOB), som baserer bydannelse på kollektiv trafik. TOB har inkluderet kriminalpræventive strategier og understøtter aktivitet i stationsområdet med vægt på æstetik, belysning, aktive facader og en blanding af kommercielle interesser og lokale initiativer. Her er stationen centrum for tæt by. Grundlæggende er konceptet en moderne version af grundtanken bag stationerne i Fingerplanen, men med fokus på oplevelsen af det byggede miljø omkring stationerne. Det er interessant at se på danske stationer igennem en TOB-analyse, for her bliver det tydeligt, at specielt byrummet

mellem stationen og det byområde, den servicere, er udfordret.

### **Et kerneområde der falder mellem to stole**

Ifølge TOB skal en togstation integreres helt i det byområde, den servicere. Det er ikke tilstrækkeligt at udleje et lokale til en frisør eller foliere en gangtunnel for at skabe opbakning til kollektiv transport, stationen skal have direkte kontakt til aktive byrum og helst tænkes som et centrum for byens funktioner.

I Danmark er transport og by håndteret som adskilte enheder: DSB og Banedanmark er sat i verden for at køre tog og vedligeholde systemet, og byrummet omkring stationen varetages af andre, ofte den lokale kommune. Her falder bindeledet til den kollektive transport ofte mellem to stole, fordi de to ikke bliver tænkt og forvaltet som en enhed. Mange stationsnære byområder kræver en større omlægning og fortætning af by for at få integreret den kollektive trafik. Opgradering af stationsforpladser og adgangsveje kan også være en udfordring, da det kræver at parterne, DSB, Banedanmark og den lokale kommune, har penge til projektet på samme tidspunkt, og også kan blive enige om, hvad der skal laves. Og sidst, men ikke mindst, skal de som tegner området have viden om udformning af kriminalpræventive miljøer i

forbindelse med kollektiv transport; en praksis der ikke har været specielt fokus på i dansk regi.

### **Hurtige resultater**

Flere S-togsstationer i Hovedstadsområdet har potentiale til at blive små urbane kerneområder alene i kraft af mulighederne for fortætning samt den korte afstand og direkte adgang til København.

Men hvis man ikke kan eller vil lave lokalplanen om, og hvis staten ikke har lyst til at ændre på strukturen mellem bane, drift og kommuner, så er der også lavt hængende frugter, der kan hæve trygheden på stationsområder. Det handler om at se sin planlægning og design af stationer og stationsområder gennem kriminalpræventive briller.

Der findes masser af viden om, hvordan man skaber trygge byrum, og det er et planlægningsfelt, som oplever stigende interesse internationalt. Der er fremtid i at undervise arkitekter og planlæggere i kriminalpræventiv design og planlægning. Specielt i byrum omkring stationer er det vigtigt viden, fordi det bidrager til, at vores byer bliver tryggere for alle, og flere vil vælge den kollektive trafik til.

(1) Københavns Kommunes Tryghedsundersøgelse 2020

(2) Passagerernes oplevelse af tryghed på togstationerne. Passagerpuls. 2019



# Attraktive faciliteter og fælles interesser samler beboere og eksterne brugere i udsatte boligområder

Center for Boligsocial Udvikling har sat fokus på, hvordan fysiske faciliteter og sociale aktiviteter kan skabe sociale møder mellem beboere i udsatte boligområder og folk fra den omkringliggende by. Undersøgelsen viser, at der med enkle strategiske greb kan sættes fokus på ligheder frem for forskelle mellem mennesker med forskellige baggrunde.



Af Ph.d., specialkonsulent Anne Clementsen, CFBU og cand.soc. Rikke Borg Sundstrup, Aalborg Universitet

At skabe sociale møder blandt mennesker med forskellige sociale og kulturelle baggrunde står højt på dagsordenen i dag indenfor udviklingen af udsatte boligområder. Bystrategiske indsatser har de seneste år sat fokus på at åbne de udsatte boligområder og skabe forbindelser til den omkringliggende by. Landets kommuner og boligorganisationer arbejder derfor med forskellige fysiske og sociale indsatser for at åbne boligområderne for resten af byen og at skabe sammenhængskraft, så områderne ikke opleves som isolerede enheder. I Randers har et partnerskab sikret opførelsen af ByNaturrummet Myretuen, der er placeret ved det udsatte boligområde Gl. Jennumparken og naturområdet Nordre Fælled. Med Myretuen har man med arkitektoniske greb og udvalgte aktiviteter formået at skabe nye

rammer for fællesskaber på tværs af beboere og eksterne brugere. Kvaliteter som Randers Kommune ligeledes har anerkendt med deres Arkitekturpris 2019.

## Strategiske greb sikrer et neutralt mødested

Solen skinner over Myretuen en lørdag eftermiddag i juni. En gruppe spændte deltagere til aktiviteten En nat i skoven står klar og ser frem til en aften med bål, lege og shelter-hygge. Børn fra Gl. Jennumparken løber rundt og leger i Myretuens snoede stisystemer, mens hundeluftere og løbere parkerer deres biler ved Gl. Jennumparken og anvender Myretuens toiletter inden gåturen i Nordre Fælled.

Myretuens placering i randzonen mellem det udsatte boligområde og Nordre Fælled har stor betydning for

at kunne tiltrække brugergrupper fra både Gl. Jennumparken og fra resten af Randers. Myretuen er i udgangspunktet tilgængelig for alle og henvender sig ikke kun til beboerne i Gl. Jennumparken. At sikre adgang for alle understøtter den boligsociale helhedsplan ved, at det ikke er muligt at booke Myretuen til aktiviteter. Samtidig arbejdes der strategisk med ikke at italesætte faciliteten og aktiviteterne, som en del af det udsatte boligområde. På den måde sikres det, at eksterne brugere ikke knytter aktiviteterne og faciliteten op på den territoriale stigmata, der kan være forbundet med Gl. Jennumparken. Myretuen i Randers formår derfor med sin placering og funktion at tiltrække eksterne brugere og at skabe neutrale rammer for sociale møder mellem beboere og eksterne brugere.



### Om undersøgelsen: 'Sociale møder i udsatte boligområder'.

CFBU har i 2019 gennemført projektet 'Sociale møder i udsatte boligområder'. Datagrundlaget for undersøgelsen består af indledende spørgeskemaundersøgelser, kvalitative interviews med henholdsvis beboere og eksterne brugere, deltagerobservation til aktiviteter i de tre udvalgte cases Myretuen, Gl. Jennumparken (Randers), Aktivitetshuset/Sportshallen, Sundparken (Horsens) og Marienlyst Parkfest, Herredsvang (Aarhus) samt kvalitetssikring ved eksterne aktører.



### Fælles interesser samler mennesker med forskellige baggrunde

Ved Myretuen i Randers gør den boligsociale naturvejleder et sidste forsøg på at tiltrække forbigående til 'En nat i skoven'. En forbigående kvinde med sin søn slår sig til gruppen af spændte deltagere.

De fysiske faciliteter kan ikke stå alene, hvis de ønskede målgrupper skal tiltrækkes til de udsatte boligområder. Erfaringer fra boligsociale indsatser viser, at det kan være svært at tiltrække eksterne brugere til de udsatte boligområder. I Randers samarbejder lokale foreninger, boligsociale medarbejdere, kommunale aktører og lokale ildsjæle om at tiltrække både beboere fra Gl. Jennumparken og folk fra resten af byen til Myretuen. Det sker gennem sociale aktiviteter, der strategisk er målrettet alle brugergrupper, der har en fælles interesse for naturen. Lokale foreninger og institutioner anvender Myretuen til naturlæring og udflugter, mens et ugentligt løb sørger for, at løbere fra

hele Randers og omegn tager ud til Myretuen om lørdagen. Indholdet af aktiviteten muliggør derved, at mennesker med forskellige baggrunde kan mødes omkring en fælles interesse. Samtidig skaber Myretuen rammer for boligsociale indsatser, og de boligsociale medarbejdere gør en stor indsats for at understøtte de sociale møder mellem beboerne og eksterne brugere.

### Sociale møder reducerer fordomme og fremmer oplevelsen af netværk i lokalområdet

Til 'En nat i skoven' skal aktiviteterne til at gå i gang. Forældre og børn står først lidt opdelt i grupper og venter. En gruppe unge fra Gl. Jennumparken ankommer. De har gennem deres fritidsjob som Naturlegepatrulje fået ansvaret for at igangsætte aktiviteter for deltagerne. Naturlegepatruljen samler hurtigt deltagerne omkring sig, og de begynder at skabe kontakt på tværs af dem. Der bliver tændt op i bålet, som forældrene samles omkring,

hvor de deler tips og tricks til madlavningen over bål, og børnene bliver sat i gang med lege, hvor de blandt andet skal lære hinandens navne at kende, når de står i en rundkreds og kaster ting til hinanden. Den sociale kontakt mellem deltagerne bliver derved en del af aktiviteten.

Graden af den sociale kontakt mellem beboere og eksterne brugere til aktiviteter i udsatte boligområder kan variere meget fra, at man blot opholder sig det samme sted til længere samtaler. Et arrangement som 'En nat i skoven' illustrerer, hvordan boligsociale medarbejdere kan understøtte den sociale kontakt mellem mennesker med forskellige baggrunde ved at facilitere den sociale kontakt som en del af aktiviteten. Samtidig viser undersøgelsen, at sociale møder mellem beboere og eksterne brugere både kan være med til at reducere gensidige fordomme og styrke oplevelsen af netværk, når deltagerne efterfølgende kan genkende hinanden, når de færdes i lokalområdet.



# Unge arkitekter kan styrke udviklingen i kommunerne

Arkitekt Lotta Tiselius er én af de unge arkitekter, der har valgt en kommunal karrierevej.

Mange kommuner har svært ved at tiltrække arkitekter, og derfor skal en ny kampagne med titlen "Planer for fremtiden" gøre unge arkitekter opmærksomme på de mange spændende opgaver, man arbejder med som arkitekt i kommunerne. ,

Som uddannet arkitekt var planen at Lotta Tiselius først og fremmest skulle tegne bygninger. Men da hun var færdiguddannet, fandt hun ud af, at der, hvor hun virkelig kan gøre en forskel som arkitekt, er i en kommune, hvor man arbejder med de store samfundsspørgsmål. Derfor pendler hun dagligt fra Aarhus til Vejle, hvor hun arbejder i stadsarkitektens afdeling med arkitektur, byudvikling og klimasikring. Her har hun bl.a. stået for den aktuelle idékonkurrence Kanten, hvor arkitekter og kunstnere er kommet med bud på fremtidens stormflodsbeskyttelse i Vejle.

Lotta Tiselius' historie er en af de seks historier om unge arkitekter, der har valgt en kommunal karrierevej og skal understøtte kampagnen "Planer for fremtiden". Kampagnen retter sig mod arkitektstuderende, unge arkitekter samt de danske kommuner og sætter fokus på de mange forskellige opgaver, arkitekter arbejder med i kommunerne, og de kompetencer de sætter i spil.

## Sans for helheden og stedets kvaliteter

Traditionelt set har arkitekter siddet med ved roret i kommunernes planafdelinger på grund af deres evne til at tænke i helheder og sikre en bæredygtig udvikling af byggerier, byrum og landskaber, der passer ind i områdets øvrige udtryk med respekt for stedets ånd. Og dét er der både brug for i de kommuner, hvor udviklingen går stærkt, og nye byggerier skyder frem overalt, og ligeledes hvor der er behov for at sætte en udvikling i gang. Alligevel er der ikke ret mange af de unge og nyuddannede arkitekter, der orienterer sig mod kommunal planlægning og forvaltning. Det ærgrer Arkitektforeningens direktør Lars Autrup:

– Mange unge arkitekter ser ikke et arbejde i det offentlige som kreativt og udviklende. Men som arkitekt i det kommunale har man mulighed for at få stor indflydelse på udvikling eller omdannelse af hele områder, eller på hvordan kommunens nye kulturhus skal indpasses i byen, siger Lars Autrup.

## Om kampagnen

Kampagnen 'Planer for fremtiden' starter i december 2020 og kommer i første omgang til at køre frem til marts 2021. Kampagnen udvikles løbende med fortællinger fra arkitekter, der arbejder med planlægning i hele Danmark. Bag kampagnen står Arkitektforeningen, Dansk Byplanlaboratorium, Forbundet Arkitekter og Designere samt de to arkitektskoler: Arkitektskolen Aarhus og Det Kongelige Akademi, Arkitektur, Design, Konservering i København. Kampagnen er støttet af Dreyers Fond.

## Læs mere

Læs mere om kampagnen og find de seks portrætter af de unge arkitekter, der arbejder i henholdsvis Brøndby, Næstved, Odense, Vejle, Vordingborg og Københavns kommuner på [www.planerforfremtiden.dk](http://www.planerforfremtiden.dk).

Det er nemt at  
forestille sig  
**EN FREMTID VI  
IKKE ØNSKER OS**

Hvordan ser **fremtiden** ud...  
**SOM VI GERNE VIL  
VÆRE EN DEL AF?**

**SKAL I SPILLE EN ROLLE?**

- Læs mere
- Få inspiration
- Ansøg

[www.byplanlab.dk](http://www.byplanlab.dk)  
[/urbanutopia2121](https://www.byplanlab.dk/urbanutopia2121)

BYEN HAR BRUG FOR  
**UTOPIER**

BYEN HAR  
BRUG FOR  
**JER**

VÆRTER SØGES TIL 3 DAGES STUDENTERKONKURRENCE

## CALL FOR ORGANISATIONER & VIRKSOMHEDER

Som VÆRT for Urban Utopia 2121 har din virksomhed eller organisation mulighed for at stille det vilde spørgsmål, som I aldrig har tid til at gå i dybden med i en travl hverdag. Men som I brændende ønsker jer svaret på! Eneste krav er, at det skal falde indenfor et relevant urbant tema og være med til at løse byernes og verdens udfordringer i den grønne omstilling de næste 100 år...

Urban Utopia 2121 er en 3 dages konkurrence i sommeren 2021 for studerende på videregående uddannelser, der har faglig interesse for byernes fremtid i den grønne omstilling. Lige nu leder vi efter virksomheder og organisationer, der vil være med til at formulere de udfordringer, som de studerende skal dyste om at komme med de bedste forslag til.

# Den smarte by

Stadigt flere byer søger at optimere og effektivisere deres fysiske rum på stadig flere fronter. 'Smart city'-tænkningen slår igennem på forskellige skalaniveauer, og viften af strategiske eller konkrete smarte initiativer er blevet meget, meget bred. Men der er en række uforudsete konsekvenser.

Af lektor Jens Christian Pasgaard, lektor Karen Olesen, lektor Morten Daugaard og professor Tom Nielsen, alle Arkitektskolen Aarhus

'Smart City' er et begreb, der beskriver byer, der bruger informations- og kommunikationsteknologi til at blive mere effektive og mindre ressourceforbrugende. Teknologierne bruges til at kontrollere og styre byens vitale infrastruktur. Til eksempel kan forsyningssystemer tilpasses og dimensioneres efter borgernes aktivitets- og forbrugsmønstre, der varierer henover døgnet og året.

Der knytter sig store økonomiske interesser til 'smart city'-teknologierne. De store teknologileverandører ser integrationen af smart teknologi i infrastrukturen som en oplagt forretningsmulighed. Byernes myndigheder og planlæggere ser implementering af 'smarte' teknologier som en måde at reducere byens ressourceforbrug og byens udgifter. Det lyder udramatisk, men udviklingen fører næsten umærkeligt til fundamentale ændringer i den måde, vi forstår, bruger og udvikler byen på.

## Optimering

Siden årtusindeskiftet har der været et stigende fokus på, at vi med fordel kan fortætte mange eksisterende bystrukturer. Den tætte by er generelt mindre ressourcekrævende end den spredte by. Hvert stykke infrastruktur og hver meter forsyningsnetværk kan bruges af flere. Informationsteknologien hjælper os med at optimere vores byer, men den 'smarte' – dvs. den effektive

og optimerende – tænkning slår også igennem i den måde, vi er begyndt at behandle byernes konkrete, fysiske bygninger og rum.

I mange projekter, der handler om at transformere byen, lykkes det at øge bebyggelsesprocenten samtidig med, at der skabes grobund for flere træer og flere rekreative områder. Byen lagdeles, og funktioner samtænkes. Udover at tilbyde opholdsmuligheder for unge og gamle skal byrummene også være levesteder for dyr og planter samt indeholde parkeringspladser til biler og cykler. Facader og tage bliver energiproducerende, og tagterrasser og altaner bruges i stigende omfang til fødevarerproduktion og medvirker til at øge byens biomasse, øge biodiversiteten, lagre CO<sub>2</sub> og rense luften.

Det handler i al sin fornøft om at skabe et mere bæredygtigt samfund. Alle disse initiativer er i udgangspunktet positive, men demonstrerer også et næsten umærkeligt skifte i vores relation til byen, dens bygninger og til dens rum. Når byens flader og rum ikke længere alene optræder som en diskret baggrund for det liv, der udspiller sig i byen, men i stigende grad programmeres og nyttiggøres, styres fra oven, er resultatet en fundamental forandring af det offentlige rum. Konsekvensen kan blive, at der opstår nye modsætningsforhold mellem på den ene side dem, der ejer bygningerne

(og det, der produceres i dem) – og på den anden side dem, der bevæger sig mellem bygningerne.

## Byens uforudsigelighed og individets anonymitet

Selvom den smarte teknologi vinder indpas alle steder, så er det især i de store byer med mange indbyggere, høj trafikintensitet og stort ressourceforbrug, de kan gøre en forskel. Det er også her, der kan produceres store mængder af data – og altså her de store teknologileverandører for alvor har en interesse i at være til stede. Her støder vi på endnu et dilemma ved den smarte by og endnu en konflikt mellem vores traditionelle opfattelse af byen og den udvikling, der finder sted i disse år. Siden urbaniseringen tog fart i sidste halvdel af 1800-tallet har (stor-)byen været betragtet som forbundet med individets anonymitet. I storbyen kan man færdes blandt fremmede og opføre sig, som man har lyst til uden at føle, at der bliver holdt øje med én. Vi kender især den fornemmelse, når vi bevæger os på må og få i en fremmed by, og på én gang kan føle os som en del af byens kollektive liv og samtidigt som næsten usynlige – netop fordi ingen kender os. Den følelse af frihed, der er knyttet til byens anonymitet, kan hurtigt forvandles til en illusion. Når alle byens borgere har en smartphone i lommen, der registrerer den enkeltes færden, forbrug og fysiske



Rummet under Bispeengbuen i København er et af de steder som er opstået som en utilsigtet konsekvens af en beslutning der handlede om noget andet end at skabe et byrum. Den store hævede vejkonstruktion, der i starten af 1970'erne blev bygget for at undgå trafikpropper på en vigtig indfaldsvej til byen, skabte et stort overdækket byrum der sidenhen er blevet indtaget til mange forskellige formål.  
Foto af Catherine Alexandra Zaia, 2019.



Undersiden af det rationelle tekniske anlæg – vejen – giver muligheder for forskelligartede aktiviteter. Både spontane og planlagte. Blandt andet festivalen Bas under Buen. For tiden diskuteres det om Bispeengbuen skal rives ned, så det kan blive et rekreativt område der kan rumme en masse af det ekstra regnvand vi får som følge af klimaforandringerne. Spørgsmålet er om og hvordan man kan konstruere et eventuelt klimatilpasningsprojekt og samtidig bevare et sted i byen der er åbent for fortolkning. Foto af Flemming Bo Jensen.

form, må vi spørge os selv, om storbyens anonymitet og individets frihed i dag er reel, eller blot noget vi forestiller os.

”Revolutionerende nye ... infrastrukturer giver os et guddommeligt overblik over os selv” siger Alex Pentland fra Media Lab, MIT. Han beskriver et samfund, hvor vi afstemmer os efter hinanden: *“...For individer ligger tilløkkelsen i muligheden for en verden, hvor alting er hensigtsmæssigt organiseret for netop dig – på magisk vis får (du) en tid hos lægen, netop som du begynder at føle dig sløj, bussen ankommer netop i det øjeblik, du selv når frem til stoppestedet, og der er aldrig kø på rådhuset. Efterhånden som disse nye muligheder bliver forfinet med mere raffinerede statistiske modeller og sensormuligheder, kan vi meget vel komme til at opleve skabelsen af en kvantitativ baseret videnskab til at forudsige menneskelige organisationer og menneskelige samfund”.<sup>1</sup>*

Drømmen om den ’smarte by’ kan

hurtigt blive virkelighedens ’kedelige by’. Måske er der en grænse for, hvor effektiv en by kan være, hvis den skal bevare sin fascinationskraft og sin mangfoldighed? Summen af smarte og gode initiativer tegner et billede af en fremtidig by, hvor stadigt mindre overlades til tilfældigheder. Det er muligvis smart – men er det også klogt?

### Har vi brug for at værne om den usmarte by?

Vi lever i en tid, hvor det er blevet normal praksis at foretage løbende monitorering og evaluering af stort set alt, hvad vi beskæftiger os med for at optimere og effektivisere. I en sådan virkelighed bliver alt, hvad der kan måles målt. Diskussionen om byens rum og form er mere end nogensinde påvirket af analyser og beregninger. Så på trods af at både arkitekter og politikere som regel har fokus på de kvalitative parametre, så synes det ofte at være de kvantitative argumenter,

der vinder. Det er svært at argumentere mod tal, specielt når de understøtter en bæredygtig omstilling eller økonomisk vækst. Men det er meget vigtigt, at debatten om gode byrum ikke bliver overset i den komplicerede diskussion om fremtidens byudvikling. Vi har brug for at diskutere, hvad vi mister ved denne tilgang, og hvilke økonomiske interesser, der er i spil, når beslutningerne tages. Har vi brug for at værne om den usmarte by?

Artiklen er en forkortet udgave af artiklen *“Den usmarte by”* fra publikationen *“Gentænk Byen”*. Du kan downloade bogen gratis eller bestille en bog på [www.byplanlab.dk](http://www.byplanlab.dk)

(1) Alex Pentland, Society's Nervous System: Building Effective Government, Energy and Public Health Systems (MIT Open Access Articles, October, 2011). Her citeret fra Shoshana Zuboff, Overvågningskapitalismens tidsalder. Kampen for en menneskelig fremtid ved magtens frontlinje (Informations Forlag, 2019, side 502).

” Planlægningens kunst er et kludetæppe af faglige tilgange, der sikrer gode retningslinjer for vores byers udvikling. Da Dansk Hygiejnisk Lægeforening havde sikret sig, at hygiejnen for længst var en fast implementeret del af byplanlægningen, overlod de deres del af kludetæppet til nye faggrupper.”

Byplanlaboratoriets fundats 1921

Fra hygiejne til klimatilpasning

# Dansk Byplanlaboratorium

# 100 år

I 2021 har Dansk Byplanlaboratorium rund fødselsdag. Her får du historien om, hvordan det hele startede dengang, hvor der var lokum i gården og automobiler var et sjældent syn.

Af cand.mag. Charlotte Odgaard Sjælland, Dansk Byplanlaboratorium

I begyndelsen af det 20. århundrede begyndte byerne at vokse uden planlægning. Det gav både grimme, ineffektive og usunde byer. At tænke planlægning ind i byens udvikling var dog ikke en del af samtidens politiske overvejelser eller en selvstændig forskningsdisciplin ved de højere læreanstalter. Det ønskede stifterne af Dansk Byplanlaboratorium at lave om på; deres ærinde var at få sat byplanlægning på den politiske dagsorden og øge den faglige viden på området. Dansk Byplanlaboratorium blev med tiden et vigtigt videnscenter for planlægning og byudvikling, særligt biblioteket blev flittigt benyttet af fagfolk og studerende. Målgruppen har skiftet navn, størrelse og antal gennem årene. I tidernes morgen var der 1300 købstads- og sognekommuner. I dag har vi 98 Kommuner. De store enheder har øget behovet for eksperter på de forskellige områder.

## Mange faglige tilgange blev samlet et sted

De mange forskellige arbejdsfelter, repræsenteret via plenarforsamlingen i 1921, viser med al tydelighed den faglige bredde, der var involveret i planlægning fra det politiske niveau til den lokale pennefører. Byplanlaboratoriet så sig selv som stedet, hvor erfaringen fra alle disse tråde i planlægningen blev samlet og formidlet videre til gavn for almenvellet. Dermed er stedets historie tillige en beretning om det kludetæppe af planlægning, der er blevet vores samfund. Dem, der i 1921 tog initiativet, var alle en del af den samfundsmæssige og politiske elite med særdeles gode forbindelser til samfundsdebatten. Deres fælles vision var et bedre byliv set fra hver deres faglige udgangspunkt i æstetik, folkesundhed, mobilitet, kommunikation, transport, hygiejne, beplantning med flere. Dansk Byplanlaboratorium var tværfagligt i sit perspektiv på byplan-

lægningen længe før, det tværfaglige samarbejde blev den anerkendte forudsætning for holdbare resultater.

I kraft af kommunernes ringe størrelse og dermed beskedne økonomi og forvaltning blev der sjældent tænkt i planlægning. Kommunens primære by voksede efter behov, vejnettet blev repareret efter kommunekassens bedste evne, og kun få af de store byer havde ansat planlæggere til at forberede fremtiden. Byplanlaboratoriet blev stiftet, fordi man så et behov for, at planlægning skete på et langtidsholdbart grundlag af viden og omtanke. Hver lille kommune behøvede ikke at opfinde den dybe tallerken. I stedet kunne de hente faglig viden og sparring fra andre kommuner hos Byplanlaboratoriet. Hermed var Byplanlaboratoriets kerneydelser på plads. Indsamling af viden og formidling heraf på alle niveauer fra det politiske til den enkelte planlægger ude i landet. Målsætningen var at få



Professor J.T. Lundbye:  
"Ingen byplan uden kloakplan".

Kloakeringen af København var i fuld gang. Det foregik uden de store tekniske hjælpemidler.  
Foto: Københavns Museum, Rådhusforvalterens afdeling

Byplansagen på den politiske dagsorden og opbygge et fagbibliotek med det formål at:

” Til den Tid vil man da ved Henvendelse til Laboratoriet ikke alene kunne faa en Litteraturfortegnelse over den vigtigste Litteratur angaaende forskellige Spørgsmaal indenfor Byplanstudiet, men ogsaa Oplysninger om, hvor man skal henvende sig for at faa den Del af Litteraturen, der ikke findes paa Laboratoriet.”

Beretning 1924-25, side 1

### Viden om byplanlægning

Biblioteket, der i de første år gik under navnet studiesamlingen, voksede støt og roligt. Korrespondancen viser en aktiv byttepolitik med relevante udgivelser fra ind og udland, samt indsamling af information fra de enkelte kommuner i form af udgivelser og landkort. Selv små turistrelaterede udgivelser indgik i samlingen. Intet for

stort og intet for småt. Til gengæld var pengene små og kreativiteten stor. Da en regning på 40 kr. skulle betales, blev vedkommende tilbudt 2 fine håndkolorerede landkort til en værdi af 60 kr. i stedet. Hvorvidt tilbuddet blev accepteret, melder historien ikke noget om.

### Debat om Byplanlægning

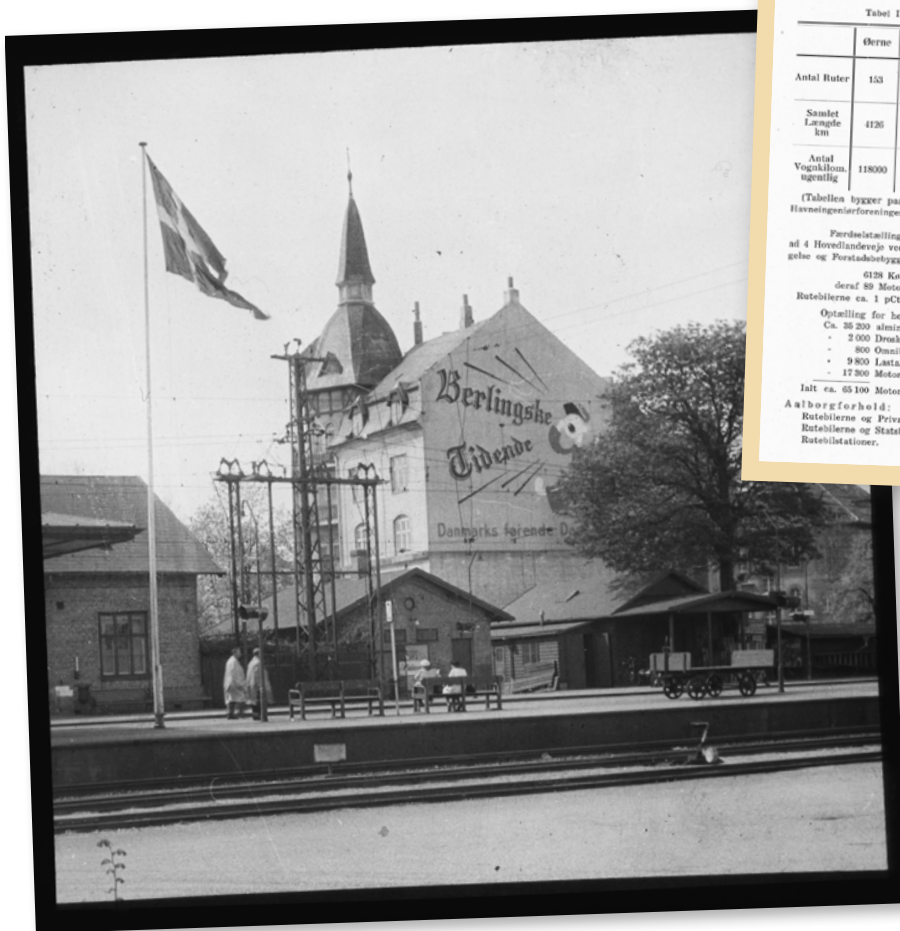
De forskellige niveauer i planlægningen havde i mange år kunnet mødes uformelt på Byplanmødet og i Byplanlaboratoriets lokaler. Begge steder lagde lokaler til den diskussionskultur, der har fundet sted siden opstarten af debatmøder i midten af tyverne. En god kilde til information om, hvad der rørte sig i planlæggerkredse, er de foredrag, der blev holdt på det årlige Byplanmøde. I 1925 var der fokus på *Trafikken mellem By og Opland*. Set i lyset af bilboomet fra 50 til 65.100 motorkøretøjer i Danmark fra 1900 til 1924 er det ikke så underligt, at udbygningen af jernbanenettet ophørte, og

man i stedet begyndte at forbedre vejnettets kvalitet med forskellige belægninger over tjære til asfalt. Bilen blev en fundamental del af planlægningen de næste mange årtier.

### Byplanlægning på den politiske dagsorden

Den samfundsudvikling, som Byplanlaboratoriet havde et ønske om at være med til at påvirke, var stadig præget af 1. Verdenskrig. Høj arbejdsløshed, boligmangel og drømmen om et bedre liv fik mange mennesker til byerne. De endte i stedet bagerst i køen til både bolig og arbejde. Boligforholdene for arbejderbefolkningen var usle. Solens stråler nåede sjældent ned i fjerde baggård med hussvamp og mangelsygdomme til følge. I vore dage er hygiejne ikke en del af planlægningen, medmindre det handler om offentlige toiletter. Men i 1920erne og helt frem til 1960ernes store saneringer var det et vigtigt element for

Det skulle være sagligt, korrekt og over-  
skueligt, når man gennem fremskrivninger  
skulle forsøge at få et indblik i fremtidens  
udfordringer." Meddelelse udsendt af  
Dansk Byplanlaboratorium 1925, nr. 1



Eet af Peter Elfelts gamle billeder fra København. Fra Byplanlaboratoriets arkiv.

enhver fremtidsorienteret planlægger. Til at vende denne udvikling så Byplanlaboratoriet et behov for en byplanlov, der skulle varetage almenvellets interesser i form af grønne områder, bedre boliger, forbedret folkesundhed og infrastruktur. Modsat tidligere var hensigten ikke boligspekulantens ønske om profitmaksimering, men derimod at skaffe tidssvarende kvalitetsboliger til arbejderne. Fra ejendomme med to til fire opgange blev arkitekter hidkaldt til at tegne hele karreer. Gesimser, sprossede ruder og andre finesser, der tidligere var blevet prist i høje toner af foreningen Bedre Byggeskik, blev en del af gadebilledet. Arkitekterne lagde stor vægt på funktionaliteten i indretningen af lejligheden; stadsstuen blev erstattet af toilet med koldt og varmt vand. Hvilken luksus. I 1925 bar Byplanlaboratoriets arbejde blandt

politikere og embedsmænd frugt. Landets første byplanlov blev vedtaget. Desværre blev det ikke en pligt at udforme byplaner, og der var mange ønsker, der ikke blev opfyldt. Derfor blev den på Byplanmødet i 1925 mødt med ordene.

”Lad os da ikke sørge, hvis der skulle mangle en Paragraf eller to i Byplanloven, den betyder trods alt en sejr for Byplansagen. Den Vej, der fører fremad, vil jeg vise ved at sige Støt Byplanlaboratoriet og brug først og fremmest Byplanloven”

Kay Ulrich, 1925

Det første mål var nået, Byplansagen var endelig kommet på den politiske dagsorden

Denne artikel er et uddrag af en lidt længere fortælling, du kan finde på [www.byplanlab.dk](http://www.byplanlab.dk)

**Byplanmødet i Kolding 3.—4. April 1925.**  
Resumé af Forødragsene.

Aalborg Privatbaner. (Se Tabel II.)  
Tabel II. Midlertidigt af ankomne og afgaaede Rejsende med Aalborg Privatbaner.

	Norden- fjordske Baner	Hadsund- Banen	Nibe- Banen	Ialt
1918—19	181700	64400	61200	307300
1919—20	173000	78000	62200	313200
1920—21	181700	77500	62900	322100
1921—22	183500	83800	58000	325300
1922—23	180500	81600	47900	310000
1923—24	192000	70000	51100	322700

Solgte Billetter paa D. S. B. for Aalborg Station:  
1918—19 272 000  
1919—20 282 000  
1920—21 268 700  
1921—22 222 200  
1922—23 218 150  
1923—24 217 300

Bytrafik:  
Sporevje.  
Omnibusser.  
(Specielt Aalborg Omnibusser.)

Industrien og Byplanen af Fabrikant Aug. Pochs.  
Er Fabrikdrift fra et Bystyre-Standpunkt et Onsd, som bør bekæmpes?  
Skiltes mellem Haandværk og Fabrikdrift.  
Anlæg af særlige Fabrikværstøber:  
a) for ikke generende Fabrikker;  
b) for Fabrikker, der giver megen Reg. Støv,  
Lugt, Larm ell. lign.;  
c) for farlige Virksomheder;  
d) Løbelser?

Persontrafik mellem Bj. Omegn og Opland, af Stationsingeniør Niels Olesen.  
Trafik mellem By og Opland (ikke København).  
De forskellige Trafikarter for og fra:  
Landsvejsperioden.  
Jærnbansperioden — Vejenes Hvileperiode.  
Landsvejens Renaissance.  
Rutebilerne. (Se Tabel I.)

Tabel I (Rutebilerne).

	Øerne	Jylland	Hele Landet	Anm.
Antal Ruter	153	321	474	
Samlet Længde km	4126	8325	12451	Samlet Længde af Stats- og Privat Landet 625 km.
Antal Vognkilom. ugentlig	118000	160000	278000	Ialt pr. Aar 22.460.000

(Tabelen bygger paa Oplysninger fra Stads- og Havningsingeniørforeningen.)

Færdigtælling, Aalborg 7/1, 1925.  
af 4 Hovedlandeje ved Grænsen mellem Bybebyggelse og Forstadsbebyggelse:  
6128 Køretøjer,  
deraf 89 Motorkøretøjer.  
Rutebilerne ca. 1 pCt. af samtlige Køretøjer.  
Optælling for hele Landet 7/1, 1924:  
Ca. 35 200 almindelige Personbiler.  
- 2000 Drøcker.  
- 800 Omnibusser.  
- 9 800 Lastbilomobiler.  
- 17 800 Motorkøretøjer.  
Ialt ca. 65 100 Motorkøretøjer.

Aalborgforhold:  
Rutebilerne og Privatbanerne.  
Rutebilerne og Statsbanerne.  
Rutebilstationer.

## Formænd for Dansk Byplanlaboratorium gennem tiden

### Initiativtager

**1918-21** Wilhelm Lorenzen  
Arkitekturhistoriker

### Formænd

**1921-26** Wilhelm Nielsen  
Jurist

**1926-41** Kai Hendriksen  
Landinspektør

**1941-48** Steen Eiler Rasmussen  
Arkitekt

**1948-59** Ole Larsen  
Jurist

**1959-69** Vagn Rud Nielsen  
Jurist

**1969-72** Peter Bredsdorff  
Arkitekt

**1972-81** Arne Gaardmand  
Arkitekt

**1981-89** Niels Østergård  
Landinspektør

**1989-94** Niels Andersen  
Cand. Polit.

**1994-99** Peder Baltzer Nielsen  
Arkitekt

**1999-04** Freddy Avnby  
Arkitekt

**2005-09** Torben Nørh  
Geograf

**2009-17** Maj Green  
Geograf

**2017-** Jes Møller  
Civilingeniør

# Levende bymidter forudsætter planlægning og styring

Levende bymidter forudsætter en bevidst kombination af alle tilgængelige virkemidler – planlægning, styring, kommunale investeringer og partnerskaber med grundejere og butiksdrevende.

De danske byer er grundlagt på handel. Torve og pladser er designet til udveksling af varer, og danskerne sætter ofte lighedstegn mellem butikker og byliv. Derfor er det trist at se de mange bymidter, der lider i øjeblikket. Når man rejser rundt i landet, støder man ikke sjældent på hovedgader, hvor der stort set kun er genbrugsbutikker tilbage. Og selvom genbrug er oppe i tiden og meget bæredygtigt, så er det ikke altid den bedste katalysator for en levende bymidte.

## Samarbejde er ikke nok

Det er en fælles samfundsmæssig opgave at tilpasse vores byer til de ændrede vilkår, som nethandelen og udviklingen i detailhandelsbranchen skaber. Derfor er det glædeligt, at både KL og Erhvervsministeriet har lanceret udspil, der skal skabe mere liv i handegaderne og bymidterne. Der er mange gode takter i de tiltag – blandt andet indsamling af gode eksempler på byer der rykker og fokus på partnerskaber mellem butiksejere, kommuner og grundejere. Hvis bymidternes liv skal udvikles, så er der ingen tvivl om, at det er samarbejde, der skal til. Et af de gode eksempler ser vi i Aabenraa, hvor man har opdelt gågaden i zoner med forskelligt fokus, har udnævnt bydelsambassadører og understøtter udviklingen med kommunale investeringer.

Men det gode samarbejde er ikke nok. Der er også behov for en skarp og fokuseret planlægning. Man kan ikke vende udviklingen og få de gode gamle dage tilbage. Detailhandelsstrukturen har ændret sig. Selv med de bedste intentioner vil der komme flere tomme butikker. Men vi kan styre den transformation, der er i gang.

## Undgå konkurrence fra aflastningscentre

Vi kan koncentrere udviklingen, forkorte gågaderne, støtte restaurationslivet og få de liberale erhverv ned i stueetagen. Og så bør vi frem for alt undgå at skabe endnu mere konkurrence fra aflastningscentre og andre større butiksenheder i byernes udkanter. Et af de gode eksempler på dette ser vi i Køge, hvor byrådet aktivt har fravalgt et nyt butikscenter fjernt fra bymidten og i stedet udbygget mulighederne for større butikker i et åbent gadeforløb i direkte sammenhæng med den historiske bymidte.

Derfor undrer det os meget, at KL i sit udspil ønsker flere muligheder for at lægge nye decentrale butikker ud langs motorvejene uden at koordinere med nabo-kommunerne. Det kan muligvis tiltrække flere investeringer til kommunen som helhed, men det styrker bestemt ikke bymidterne, og ofte vil det også genere nabo-



byernes handel. Detailhandel bør grundlæggende planlægges på tværs af kommunegrænser. Der er efterhånden mange eksempler på, at et storcenter i en kommune kan påvirke bymidten i en anden.

Det undrer os også, at Erhvervsstyrelsen i sin udmelding ikke eksplicit omtaler planlægningens store betydning for bymidternes fremtid.

Vores opfordring vil være at basere det kommende udviklingsarbejde om levende bymidter på en bevidst kombination af alle tilgængelige virkemidler – planlægning, styring, kommunale investeringer og partnerskaber med grundejere og butiksdrevende. Samtidig vil vi foreslå, at planlovens regler for detailhandel skærpes, så det kun i ganske særlige tilfælde bliver muligt at udlægge nye aflastningscentre og større butikker uden for bymidterne, og at der indføres et krav om at udarbejdes tværkommunale planer for detailhandelsudvikling. Endelig kunne vi ønske os, at Byfornyelsespuljen får noget af sin tidligere styrke tilbage, så der igen afsættes offentlige midler til at vedligeholde og forskønne bymiljøet lige netop i bymidterne.

Alle værktøjer må tages i brug, hvis bymidterne forsat skal leve – og leve godt.

*Indlægget har været bragt som debatindlæg i Jyllandsposten.*

” Jeg tror alle er gået hjem med en AHA-følelse og vil se på lokalplaner med helt andre øjne fremover.”

Deltager i skræddersyet kursus ”Læs og forstå en lokalplan”

” Godt at blive klogere på den økonomiske side af byudviklingen og få investor- og developerindblikket. Produktivt, at vi som afdeling – incl. direktionen – samlet får denne viden.”

Deltager i ”Økonomi i byudviklingsprojekter”

Skræddersyede kurser

# Kompetenceudvikling for din organisation

Et skræddersyet kursus for en medarbejdergruppe eller en chefgruppe rummer muligheden for at dyrke udvalgte temaer mere grundigt og styrke den interne læring i organisationen. Og så er formatet en god måde at holde gang i kompetenceudviklingen, når nu fysiske kurser og konferencer har svære vilkår.

Af projektleder Michael Nørgaard, Dansk Byplanlaboratorium

Hvordan forbereder man sig som byplanlægger og embedsmand bedst til samarbejde og forhandling med investorer og developere, så kommunen har den bedste position ved forhandlingsbordet? Det er udgangspunktet for kurset ”Økonomi i byudviklingsprojekter”, som Dansk Byplanlaboratorium har udviklet og afholdt i nogle år. Vi udbyder ”Økonomi i byudviklingsprojekter” både som et åbent kursus og som kursus tilpasset til private virksomheder og kommunale organisationer. Formatet er blevet aktualiseret af de skiftende COVID19-restriktioner og giver mulighed for lukkede kurser for en forvaltning eller virksomhed i vante omgivelser. Et kursus for en medarbejdergruppe eller chefgruppe rummer også muligheder for at dyrke udvalgte temaer mere grundigt.

Omdrejningspunktet for kurset er en række regneark, der er nøglen til at beregne, om et projekt er rentabelt. På

kurserne bygger vi forståelsen op med de centrale begreber og metoder, der findes i projektudviklingsøkonomi. Og vi introducerer til en række spændende metoder, der kan hjælpe med at afgøre, om en developer kan sælge forskellige slags ejendomme; som fx lejligheder til det grå guld, børnevenlige rækkehuse til unge familier eller erhvervsjendomme til virksomheder. Det handler overordnet om at få indsigt i de økonomiske rationaler for private udviklere. Og mere praktisk at få viden om, hvad en p-plads koster, hvis den er i kælder eller på terræn, og hvad konsekvensen er af at stille krav til bebyggelsesprocent eller grønne arealer. Kurset er et godt udgangspunkt for at rådgive beslutningstagere – uanset om de er offentlige eller private. Kurset ”Økonomi i byudviklingsprojekter” er blot eet eksempel på et kursus, som vi udbyder som skræddersyet.

## Læs og forstå en lokalplan

Et andet emne, hvor vi oplever, at det giver god mening at styrke viden og indsigt på et skræddersyet kursus, er i arbejdet med lokalplaner. Lokalplanerne, og hvad man kan tillade inden for rammerne af en given lokalplan, er ofte omdrejningspunkt for lokale sager og konflikter. Her er det afgørende med en forståelse af juraen. Og at have fokus på at når man skriver en lokalplan, så skal den både kunne administreres og håndhæves i den virkelige verden. Lokalplanlægning er helt afgørende for demokratiforståelsen og retssikkerheden.

” Kurset Økonomi i byudviklingsprojekter giver en god ”hands on” introduktion til at forstå og arbejde med de mange økonomiske faktorer, der har betydning for de projekter, vi håndterer. Vi får fælles indsigt og viden i virksomheden, og kan give endnu bedre sparring og rådgivning til vores kunder.”



Direktør Michael Thomsen, landinspektør-firmaet skel.dk, har 75 medarbejdere, hvoraf 20 har været på et skræddersyet virksomhedskursus i ”Økonomi i byudviklingsprojekter”

## Hør mere om vores skræddersyede tilbud

Så har I behov for opdatering og ny inspiration indenfor et emne i et specialformat, så kontakt os gerne for en uforpligtende drøftelse. Vi vil gerne skræddersy et kursus, der passer til din kommune eller virksomhed. Kurserne kan f.eks. handle om detailhandel, økonomi i byudviklingen, lokalplanlægning eller noget helt andet. Kontakt direktør Ellen Højgaard Jensen på tlf: 3317 7277 eller email: ehj@byplanlab.dk



## Formål med projektet

- At afdække kommunernes behov for viden og kompetenceudvikling til planlægningsarbejdet med kystbeskyttelse
- At afdække kommunernes behov for vejledningsmateriale m.m. skabe debat om planlægning, der håndterer stigende havvand

Har du spørgsmål om projektet, er du velkommen til at kontakte Michael Nørgaard på mail: [mn@byplanlab.dk](mailto:mn@byplanlab.dk) eller mobil: 4097 4444

## Stigende havvand

# Byplanfaglig debat og kompetenceudvikling for planlæggere

Byplanlaboratoriet er i denne tid i gang med at afdække, hvordan kommunerne arbejder med stigende havvand i planlægningen, hvilke dilemmaer man oplever, og om der er efterspørgsel på bestemte kompetencer til det videre arbejde.

Af projektleder Michael Nørgaard, Dansk Byplanlaboratorium

Udgangspunktet er, at vi ser, at mange kommuner står med en række dilemmaer i arbejdet med stigende havvand og byudvikling. På den ene side er der ønsker om at byudvikle og tiltrække nye borgere og virksomheder. På den anden side er store dele af Danmark udsat ved fremtidige stormhændelser og havvandsstigninger.

Det betyder både, at en lang række eksisterende byggerier og andre værdier vil være truede og potentielt værdiløse. Og at nye byggerier i de truede områder tilsvarende vil leve på lånt tid. Debatten herom er i fuld gang på de nationale medier, hvor der bl.a. efterspørges en national strategi. Lokalt er der stor efterspørgsel på tekniske løsninger og hård kystbeskyttelse, og løsningerne skal tage højde

for udsatte ejendomme, bekymrede borgere, økonomi og lovgivning. Potentielt rummer planlægningen og byudviklingen en lang række konflikter og stridigheder om ansvar og økonomi. Så hvordan kan planlægningen bidrage til at håndtere udfordringerne og sikre at der træffes nogle fremtids-sikre og afbalancerede valg? Centralt er, at vi interviewer medarbejdere i alle kystkommuner. Med interviewet vil vi gerne tage pulsen på situationen lige nu og indkredse situationen, sætte debat i gang og afdække, om der er behov for kompetenceudvikling, bedre vejledning o.a.

### Formål

Formålet med projektet "Byerne og det stigende havvand; Byplanfaglig

debat og kompetenceudvikling for planlæggere" er at give planlæggerne et kompetenceløft til arbejdet med stigende havvand og skabe grundlag for en styrket byplanfaglig debat om valg af løsninger og tilgange. Centralt er at flytte perspektivet fra klassisk teknisk kystbeskyttelse og katastrofehændelser til løsninger, der gennem planlægning favner tilpasning til fremtidens havvand, kystbeskyttelse og byudvikling i Danmark. Eksisterende national og international viden om løsninger og tilgange er central både for debat og kompetenceudvikling. Udgangspunktet for projektet er bl.a., at der gennemføres telefoninterviews med forskellige aktører og kommunale planlæggere. Undersøgelsen foretages for Realdania.

# Byplanlægning under indflydelse af stigende havvand

De fleste større danske byer ligger ved kysten, og det stigende havvand sætter byerne under pres. Skal vi bygge diger, skal vi tilpasse os og lære at leve med vandet, eller skal vi trække os tilbage fra kysten og lade naturen rase?

Af lektor Ole Fryd og professor Gertrud Jørgensen, begge Københavns Universitet og adjunkt Katrina Wiberg og professor Tom Nielsen, begge Arkitektskolen Aarhus

En konsekvens af klimaforandringer er, at havniveauet stiger. Vi ved ikke hvor meget, men sandsynligvis omkring en halv meter frem mod år 2100<sup>1</sup>. Kigger man længere ud i fremtiden, kan den globale middelvandsstand risikere at stige med op til ca. 6,5 meter frem mod år 2500<sup>2</sup>. De ti største byer i Danmark er alle sammen kystbyer, og flere af landets ældste byer er grundlagt tæt ved kysten. I dag er nogle af de hurtigst voksende byområder kystnære. Med stigende havvand opstår en potentiel konflikt med kystbyernes attraktionsværdi. For vil kystnære bebyggelser fortsat være attraktive? Og kan vi som samfund 'tillade' udvikling i risikoområder?

## Udvikling af et løsningsrum

Når vi skal tage stilling til, hvordan vi fremadrettet bygger og tilpasser vores kystbyer, kan vi skelne mellem havspejlsstigning og stormflod. Havspejlsstigning er det konstant øgede pres på byerne over en lang tidshorisont på f.eks. 50 år, 100 år eller 500 år, som samtidig er forbundet med en høj grad af usikkerhed omkring hastighed og niveau for stigningen. Stigning i den generelle middelvandsstand betyder, at vi skal tage stilling til byernes relation til vandet fra i dag til om århundredere.

Stormflod er en midlertidig oversvømmelse fra havet, der typisk bygges op og trækker sig tilbage over en periode på f.eks. 3-4 dage. De er umiddelbart mere håndgribelige sammenlignet med havspejlsstigninger. Til gengæld kommer de med uforudsigelige mellemrum og voldsomhed. Når det generelle havniveau stiger, øges højden på stormfloder. Hertil kommer de akkumulerede effekter, hvis stormfloder falder sammen med et skybrud eller ugunstige tidevandsforhold. Havspejlsstigning og stormflod er derfor tæt knyttet sammen, men giver alligevel grund til forskellige bymæssige overvejelser og løsninger.

## Historisk praksis

Oversvømmelse af bebyggelser i lavtliggende områder er ikke et nyt fænomen. I Danmark har f.eks. marsken i vadehavsområdet været yderst udsat. Historiske løsninger har været at placere kystbyer på skrånninger højere end havneområdet eller placere bygninger på jordhøje samt at bygge diger og dæmninger. Forskellen fra tidligere og nu er, at det ikke alene drejer sig om hændelser som stormflod. Havspejlsstigningen betyder, at nogle byer kommer til at ligge generelt lavere i forhold til havet, og at omfanget af hændelser forværres. Med stigende havvand er

de historiske løsninger ikke længere tilstrækkelige, og vi må gentænke byen og vores forhold til havet.

## Skal vi beskytte, tilpasse eller trække os tilbage?

FN's klimapanel skelner mellem tre hovedstrategier for kyster i lyset af det stigende havvand: beskyttelse, tilpasning og tilbagetrækning<sup>3</sup>.

Beskyttelse handler om at holde uønsket vand ude ved at adskille land fra hav. Beskyttelsesstrategier er velkendte som f.eks. diger og sluser, men kan også bestå i naturbaserede løsninger såsom klitter, strandenge og barrierer. De fungerer som højvandsbarrierer og kan samtidig bidrage til at øge biodiversiteten, skabe rekreative områder og styrke mødet mellem byen og havet.

Tilpasning er en strategi, hvor også menneskets handlinger og tankesæt er i spil. På bygningsniveau kan tilpasning f.eks. være at opsætte skotter ved døråbninger eller udlægge sandsække, når der varsles stormflod. Tilpasning ses også i form af huse på pæle og flydende byer, hvorved selve forståelsen af bebyggelse og by integreres ved at leve med vandet frem for at søge at holde det ude.

Tilbagetrækning refererer til





Køge Bugt Strandpark med kunstig barriereø til venstre, laguner og fugleøer i midten og den naturlige kystlinje med bebyggelse til højre. Foto: Henrik Hedelund, Ishøj Kommune.

processen med at udfase bebyggelser, som er særligt udsatte for stigende havvand og stormflodshændelser. Tilbagetrækningen kan enten være planlagt, markedsdrevet eller katastrofedrevet. En fjerde mulighed er at lade være med at etablere ny bebyggelse i oversvømmelsesudsatte områder.

### Planlægning af kystbyer

Den internationale forskning om planlægning og klimatilpasning af kystbyer fokuserer på tre centrale forståelser og metoder: gradvis tilpasning over tid (adaptation pathways), opbygning af resiliens og endelig transition frem mod et mere bæredygtigt samfund. Fælles for de tre tilgange er fokus på processen (hvordan arbejder vi sammen om klimatilpasning?) frem for 'produktet' (hvilket dige skal vi bygge, og hvor højt skal det være?).

Adaptation pathways<sup>4</sup> søger at koble, det ønskede langsigtede mål med byen og byens relation til vandet i de næste hundrede år med de nærmest daglige beslutninger på projektniveau som f.eks. bygningers sokkelhøjde og den visuelle og fysiske kontakt til vandet. Samtidig fremhæves særligt vigtige milepæle i beslutningsprocessen, der gradvist er med til at udvide eller indsnævre fremtidens løsningsrum, og hvor det er muligt at

skifte udviklingsspor, hvis en indsats ikke længere er effektiv. Hvis en kommune f.eks. giver lov til ny byudvikling i et særligt eksponeret område, så lægges kimen til en konflikt om risiko, ansvarsfordeling og samfundsøkonomiske omkostninger ved oversvømmelse. Mulighedsrummet lukker sig, og det er svært for kommunen at skifte spor, når først bebyggelsen ligger der. Modsat udvides mulighedsrummet, hvis man f.eks. arbejder med løsninger, der kan udbygges over tid og inddrager borgerne, så de er forberedte på en hændelse.

Artiklen er en forkortet udgave af artiklen "Byplanlægning under indflydelse af stigende havvand" fra publikationen "Gentænk Byen". Du kan downloade bogen gratis eller bestille en bog på [www.byplanlab.dk](http://www.byplanlab.dk)

#### Kilder

1. DMI (2019). KlimaAtlas. [www.dmi.dk/klima-atlas/data-i-klima-atlas/](http://www.dmi.dk/klima-atlas/data-i-klima-atlas/)
2. Church, J.A. et al. (2013). "Sea Level Change" In: Climate Change 2013: The Physical Science Basis. WG1 SAR. Genève: IPCC.
3. IPCC (1990). "Coastal Zone Management" In: Climate Change – The IPCC Response Strategies. WG3 – final report. Genève: IPCC.
4. Zandvoort, M. et al. (2017). Adaptation pathways in planning for uncertain climate change. *Environ Sci Policy*, 78, 18–26.

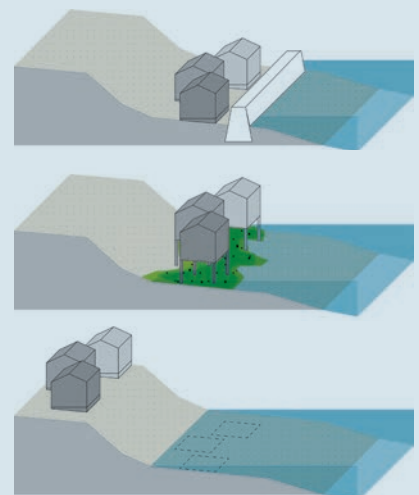


Havstigning



Hændelse

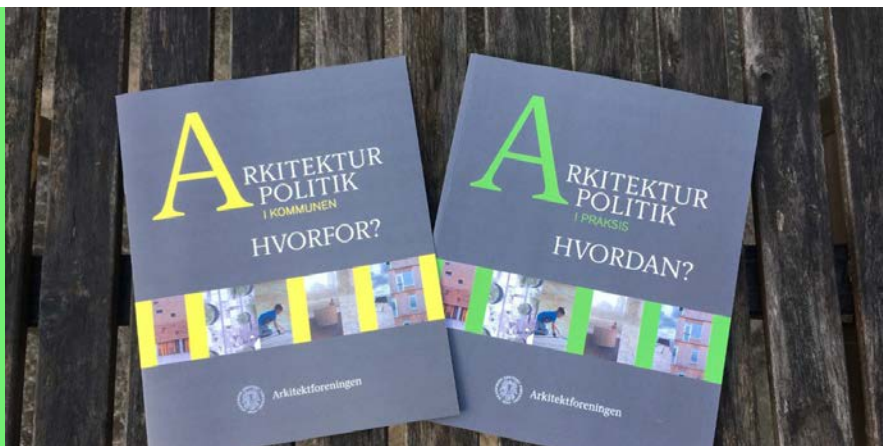
Figur 1. Havspejlsstigning er en kontinuerlig stigende udfordring over lang tid. Stormflod er en akut hændelse, der påvirker byerne midlertidigt. Illustration: Katrina Wiberg.



Figur 2. FN's klimapanels tre strategier for udvikling af kystområder: beskyttelse, tilpasning og tilbagetrækning. Illustration: Katrina Wiberg.

” Den politiske prioritering af arkitekturpolitikken er afgørende for både tiltrækningen og dialogen med bygherrer og udviklere. Vi har brug for et klart mandat for at udføre den i praksis.”

Lisbet Wolters, stadsarkitekt i Vejle og næstformand i Byplanlaboratoriet



# Arkitekturpolitik - ikke kun for arkitekter

En god arkitekturpolitik handler om meget andet end bygninger og arkitektur. Den handler i bund og grund om sammenhængende visioner og mål for den fysiske udvikling i kommunerne.

Af direktør Ellen Højgaard Jensen, Dansk Byplanlaboratorium

I dette efterår har Arkitektforeningen sat spot på arkitekturpolitik i kommunerne. Der er ingen tvivl om, at det er vigtigt at udstikke klare retningslinjer i arbejdet med arkitektur. I Byplanlaboratoriet har vi deltaget i følgegruppen og bakker op om initiativet. Vi har anført, at arkitekturpolitik måske ikke er det helt rigtige ord, og at det er vigtigt, at der skal mange flere faggrupper end arkitekter til at sætte retningen for udviklingen af det byggede miljø for at sikre, at vi får bæredygtige, smukke og velfungerende byer i fremtiden. Det ved vi heldigvis, at Arkitektforeningen er helt enige med os i.

” Det er vigtigt, at det er klart og tydeligt, hvad der forventes af parterne. Kommuneplanen suppleret med en arkitekturpolitik er for mig at se et væsentligt redskab.”

Hans Bo Hyldig, direktør i FB Gruppen og medlem af Byplanlaboratoriets bestyrelse

## Redskaber til kommunal arkitekturpolitik

Arkitektforeningen har udgivet en række anbefalinger og metoder til at styrke kvaliteten af det byggede miljø med aktiv arkitekturpolitik. Anbefalingerne er baseret på en analyse af kommunernes erfaringer med udarbejdelse og implementering af arkitekturpolitikker samt dialog med bygherrer, udviklere, arkitekter og andre fageksperter. Analysen er udført af Arkitektforeningen med støtte fra Foreningen Realdania og i dialog med Dansk Byplanlaboratorium og KL. Som en del af initiativet afholdes en række netværksarrangementer. Tilmeld dig netværksarrangementerne, og lad dig inspirere af det spændende materiale her: [www.arkitekturpolitik.dk](http://www.arkitekturpolitik.dk). Der kommer hele tiden ny viden i form af eksempler og interviews med arkitekturkommuner i hele landet.

# 3

## 3 spørgsmål til politikerne

1. Hvilke kvaliteter i det byggede miljø skaber stolthed og identitet i vores kommune?
2. Hvad er vores vision for kommunens og de lokale byers udvikling?
3. Hvordan sikrer vi, at dem, der bygger, lever op til vores visioner og ambitioner?



# Kommunernes overholdelse af lokalplaner

Borgernes retsopfattelse er på spil, hvis en kommune giver ulovlige tilladelser. Man møder også det synspunkt, at man ikke kan stole på lokalplaner: "For hvis man vinder en klagesag, så vedtager byrådet jo bare en ny lokalplan, der gør det ulovlige lovligt." Arne Post inviterer til at sende eksempler for at sætte fokus på emnet.



Af arkitekt,  
maa Arne Post,  
AP Byplanrådgivning

I Byplan Nyt nr. 4, 2019 skrev jeg: "Lokalplanerne lever og har det godt." Ja, men hvad sker der, når lokalplanen realiseres? Det ved vi for lidt om. I de fleste tilfælde bliver planen formentlig overholdt – men ikke altid og ikke på alle punkter.

Når man i en kommune er på vej til at tillade projekter, der åbenlyst er i strid med væsentlige lokalplanbestemmelser, "glemmer" man samtidigt planlovens § 51 om pligt til at lovliggøre et ulovligt forhold. I eksempel 1 og 2 har de pågældende kommuner enten vedtaget – eller besluttet at vedtage – en "lovliggørende lokalplan". Der er verserende klagesager vedrørende eksempel 3 og 4.

En anden kategori er grundejeres overtrædelse af bestemmelser, hvor kommunen ser gennem fingrene med pligten til lovliggørelse. Den slags er der sikkert mange af. Fx er der i det parcelhusområde, jeg bor i, ganske

mange overtrædelser. Se Byplan 3/2014: Ligusteranarki.

Det er nedbrydende for både plansystemet og borgernes retsopfattelse, når en kommune giver ulovlige tilladelser. Det sammen gælder den udbredte opfattelse, at man ikke kan stole på lokalplaner: For hvis man vinder en klagesag, så vedtager byrådet jo bare en ny lokalplan, der gør det ulovlige lovligt!

Det er derfor vigtigt at sætte fokus på kommunernes overholdelse af lokalplaner. For at støtte det efterlyser jeg eksempler fra jer, der læser Byplan Nyt: Send mig eksempler på tilfælde, hvor en kommune har godkendt projekter, som er i så stor strid med en lokalplan, at der ikke ville kunne gives dispensation.

I det omfang jeg gengiver noget om de sager, jeg herved får kendskab til, vil jeg ændre beskrivelsen, så den ikke kan henføres til den pågældende kommune. I, der hjælper med eksempler, vil naturligvis blive sikret fuld anonymitet.

Så send trykt mail til [ap@byplanraadgivning.dk](mailto:ap@byplanraadgivning.dk) Eller ring på 28919766

**DEBAT OM  
LOKALPLAN-  
LÆGNING**

**Nogle eksempler på at forskellige kommuner har godkendt projekter, som har det til fælles, at der næppe ville kunne gives dispensation til dem, og at overtrædelsen er til væsentlig gene for naboer:**

1. Godkendelse af udstykning til en parcelhusgrund på et fælles friareal.
2. Opførelse af kæmpesommerhus i strid med bebyggelsesprocent og bestemmelser om terrænforhold.
3. Placering af sommerhuse på et fælles friareal i strid med formål, samt bestemmelser om udstykning og bebyggelses placering.
4. Placering af adgangsvejen på et bevaringsværdigt beplantningsbælte og inddragelse af areal til offentlige formål til en sommerhusgrund, der herved langt overskrider bestemmelser om grundstørrelse.
5. Inddragelse af et areal, der var udlagt til offentlige formål, i en erhvervsgrund – på trods af forvaltningens oplysning om, at det ikke ville være lovligt.

# Byforandring og forbilleder

Udviklingen i detailhandelen har skabt et behov for byplanmæssig transformation, for nyt indhold i de forladte handeleggader og for opmærksomhed på de øvrige forandringer af byerne, som følger heraf. Første del af denne artikel (Byplannyt 2020 nr. 3) handlede om omdannelse af handeleggader til nye boliggader. Forslagene tager udgangspunkt i de tidligere kommunecentre, som i de næsten 40 år fra 1970-2007 udviklede kvaliteter og robusthed som oplandsbyer.

Af seniorforsker, emeritus  
Niels Boje Groth,  
Københavns Universitet

På siden af handeleggaderne ligger der ofte små bebyggelser, opført på tomter der er opstået, når et værksted, en tømmerplads eller et mejeri er nedlagt eller flyttet ud fra centrum for at få mere plads. Disse bebyggelser har fået en særlig privat eller intim karakter, når de er opført af et boligselskab eller andelsboligforening efter en samlet plan omkring et velanlagt gårdrum eller grønt område.

## Enemærker

De er en slags enemærker for beboerne, men tilfører også byen en kvalitet som oaser på kanten af travlheden i hovedgaden. De bringer tankerne hen på den engelske square, en plads med et grønt område og afgrænset fra omverdenen af enten boliger eller institutioner, der står tæt og danner en ringmur omkring pladsen. De grønne områder var tidligere private, men er nu ofte lukket op for offentligheden. De har stadig en karakter af et rum, der hører til bebyggelsen, et enemærke, hvor man kommer som gæst. Gennemkørende biltrafik søger man at undgå. Englænderne kalder disse områder, hvor gående trafik og det lokale tilhørsforhold har prioritet, for precincts. Både som boligområder og som grønne oaser tilfører de byen kvaliteter, som det er fristende at skele til, hvor mulighederne byder sig til på kanten af vore centrale bygader.



Den engelske square er en byplads for dem, der bor omkring den – i modsætning til f.eks. den franske ceremonielle plads for byens hyldning af kejseren. Tv. Queens Square. Den særlige karakter af åndehuller isolerede fra omverdenen, fik Steen Eiler Rasmussen til at sammenligne dem med klosterhaven. Th. Begijnhof i Amsterdam, en slags klosterhave opstået som grønningen mellem huse tilhørende kvinder, som dannede trosamfund uden at aflægge løfter og uden at trække sig tilbage fra omverdenen. På et lille skilt ved indgangen står: A visit to the Begijnhof allows you to leave the vigour of the City behind. For a few moments you can imagine yourself in another world and as you move through quietly, this feeling will intensify.



Et særligt tilskud til det bymæssige boligmiljø udgør de enklaver af række- eller dobbelthuse, som man finder i mange byer. Her kan man færdes som i de engelske byhaver, men som gæst. Tv. Nyenstad i Nyborg med en bybolig udviklet som modtræk til 1960'ernes kommercialisering af bykerne. Bag indgangsportalen kan man kun færdes til fods. Den rumlige aflukning af området inviterer dig kun som gæst til bebyggelsens private rum. Biler kan ikke køre her – kun for at parkere ved deres ejendom. Th. Den lille boligenklave Tømmergården i Ørbæk. Anlagt på en tidligere tømmerplads med direkte adgang til Ørbæks centrale bygade.



I mange mindre byer og købstæder lå med direkte adgang til hovedgaden tømmerpladser, købmandsgårde, bryggerier, mejerier og værksteder, der siden gav plads på siden af bygaden. Det skete ofte med boligbebyggelser, som 'Tømmergården' i Ørbæk, men også med handelscentre som 'Tuborggården' omkring Langes Torv i Frederikssund (øverst). Efter opførelsen af et butikscenar ved stationen forsvandt mange butikker fra det lille center. Nu er centret indtaget af slik, genbrug og fitness. Men muligheden er her for at skabe et enemærke med byboliger omkring en fælles have – som et precinct, privat men tilgængeligt.



Nederst: Foran den gamle skole i Ørbæk ligger denne afskærmede plads. Et institutionelt precinct, en oase for den besøgende på vej til eller fra skole eller idræts- og kulturcentret Ørbæk Midtpunkt bagved.



Når byens butikker flytter for at få mere plads, er det ofte med egen indkørsel til P-pladser og uden sammenhæng med butikken ved siden af. I Bogense ligger apoteket ved siden af REMA 1000. De ligger isoleret fra hinanden – understreget af den lille støttemur, som kunderne må skræve over, når de både skal købe medicin på apoteket og bagefter kaffe og havregryn hos REMA 1000.

### Nye butikstorve

Udenfor handelsgaderne ligger ved byens indfaldsveje de supermarkeder, der er enten kommet til byen eller flyttet ud fra centrum. Mange ligger to eller tre sammen og danner et center, men uden at være det, idet supermarkeder og butikker ofte ligger på hvert sit grundstykke med hver sin parkeringsplads, indkørsel og med skel eller støttemur imellem, som vanskeliggør fælles parkering og reducerer den del af indkøbsoplevelsen, som ligger i mødet med naboer fra bebyggelsen og andre bekendte på parkeringspladsen.



Tv. Fakta og Rema 1000 er naboer i Langå. Men deres P-pladser ligger hver for sig – med adgang fra hver sin gade Th. I Ørbæk er Netto og SuperBrugsen naboer på hovedgaden. Her ligger de med hver sin store parkeringsplads adskilt i skellet af en støttemur på det skrånende terræn. Med den centrale beliggenhed og med en samlet stor kundekreds ligger de to butikker som et handelscentrum, men uden handelsplads. De to butikker er derfor gået med i et projekt om anlæggelsen af et fælles handelstov – et projekt, som indgår i en række af projekter for pladser, stier og mødesteder, som byrådet behandlede i 2019.



'Andre steder': Øverst Tv. – med uret: unge skatere flokkes om et idol – petanqueklubben – vinterbadeklubben i solskin efter morgenbadet. – unge sejlere under klargøring af deres både.

### 'Andre steder'

Byliv forstås ofte som det pulserende liv i gågaderne, på byens centrale pladser og havnefronter. Disse offentlige pladser er i høj grad efterkommere af det politiske rum: den græske agora og det romerske forum. Men rundt om i byen – på 'andre steder' – mødes mindre grupper af mennesker i interessefællesskaber og klubber. Disse møder er synlige, men ikke offentlige, fordi adgang er begrænset til bekendte af fællesskabet eller medlemmer af klubben. Med denne kombination af tilstedeværelse og utilgængelighed er sådanne medlemskaber og fællesskaber 'skjult tilsyne' i byen. Det er deltagerne selv, der skaber disse 'andre steder'. Det er ikke en byplanopgave. Men planlæggeren kan give dem plads til udfoldelse og en håndsrækning.

Udviklingen af disse 'andre steder' er særligt knyttet til den boligorienterede urbanisme i de mindre byer i arbejdsmarkedsområdet omkring de store byer. Her synliggøres legen fremfor det institutionaliserede kulturliv – både ved de svømmehaller og forsamlingshuse, som bruges i fællesskab og ved de selvetablede 'andre steder' for møder i interessefællesskaber.

### Forbilleder

Hvis vi som planlæggere skal bidrage til den transformation af vore byer, som er i gang, har vi ikke brug for færdige løsninger. Hver situation har sin egenart og krav på en løsning, der svarer hertil. Hensigten med denne artikel er derfor ikke at bidrage med løsninger, men at hente eksempler på byrum fra afprøvede traditioner og principper, eksempler der kan bruges som forbilleder i arbejdet med den konkrete sag.

Hvor disse eksempler kommer fra opsummeres i tabellen til venstre.

Byrums type	Oprindelse	Status	Den besøgende
<b>Stoep</b> Forareal	Hollandsk	Privat	Forbipasserende
<b>Precinct</b> Enemærke	Engelsk	Ejet af bebyggelsen Begrænset offentlig adgang	Gæst
<b>Agora</b> Offentlig mødeplads	Græsk	Ejet af byen Fuldt offentlig	Aktiv borger
<b>Forum</b> Offentlig repræsentativ plads	Romersk	Ejet af byen eller 'sverænen' Iscenesat offentlig	'Undersåt' Passiv borger
<b>Heterotopia</b> Medlemsplads	Foucault'iansk	Medlemskab eller bekendtskab nødvendigt	Medlem, bekendt eller fremmed

### Baggrundsmateriale

- Groth, N.B. (2017,2): The Precinct, the Stoep and the Agora as Travelling Ideas for Urban Transformation. Nordic Journal of Architectural Research
- Fertner, C., Groth, N. B., Herslund, L., & Clausen, T. A. (2015). Small towns resisting urban decay through residential attractiveness. Findings from Denmark. Geografisk Tidsskrift-Danish Journal of Geography, 115(2), 119–132.
- Groth, N. B., & Fertner, C. (2013). Stationsbyer i dag. Realdania.



Af erhvervs-ph.d. stipendiat Kasper Albrechtsen, Arkitektskolen i Aarhus og Vejle Kommune

Erhvervs-ph.d.

# Kulturarv som handling

En ny tilgang til at arbejde med fortiden, nutiden og fremtiden – et værktøj til at forstå en given kontekst før vi transformerer. Vejle Kommune og Arkitektskolen Aarhus har indgået et samarbejde om at afprøve en ny tilgang til arbejdet med kulturarv i Vestbyens gamle arbejderkvarter i Vejle.

Kulturarv beskrives i planloven, som noget der skal sikres og udpeges. En forståelse der tager afsæt i kulturarv, som noget der findes, som et eller flere sammenhængende objekter der kan isoleres til en fysisk afgrænsning med en klar fokusering af en given fortælling eller fysik. Dette efterlader kulturarven statisk, som en afsluttet helhed – en forståelse som peger mere mod bevaring end proces. Kulturarven vil altid opleves subjektivt, hvorfor en fastfrysning af en helhed blot efterlader én opfattelse af kulturarven.

## Det levede liv

Et arbejderkvarter fra industrialiseringen af byerne i slutningen af 1800-tallet rummer for eksempel ikke blot en fysisk fortælling om dets oprindelse, men også fortællinger om aktiviteter, sociale relationer og handlinger foregået gennem tiden, som har relevans i dag. Ved at fokusere på kulturarv som handling, noget dynamisk kan fokus rettes mod det levede liv, traditioner, historien og stedets oplevede atmosfære. Et bykvarter er skabt af kultur, handlinger og aktiviteter over tid og ikke blot byggematerialer. Vi bør derfor erkende, at kulturarv ikke er en objektiv størrelse, men en dynamisk akkumulering foregået over tid – en

sammenblanding af mange ting.

## Kulturarv som aktiv ressource

Kulturarv er ikke objekter og materialitet, men handling. Hvis vi i byplanlægningen kan begynde at inkorporere tanken – At kulturarv er selve processen, administrationen, identifikationen, definitionen og udpegningen af det, vi kalder for kulturarv. At kulturarv er objekt og handling, produkt og proces. At kulturarv er den proces, hvorved vi forstår, kontekstualiserer (fysisk og intellektuelt), opfatter, styrer, ændrer, ødelægger og transformerer vores omgivelser – kan vi ændre vores tanke sæt fra, at vi udvikler til, at vi transformerer vores byer.

Kulturarv er ikke en handling rettet mod at finde det 'bedste' og så kæmpe for at frede det – jo nogle gange – men at bruge det som en aktiv ressource. At tilskrive noget prædikatet kulturarv har ofte tilfaldet 'ekspert', men ved at se kulturarv som en handling sker der et skifte fra de tekniske og instrumentaliserede værktøjer. Kulturarv som handling er et politisk værktøj, et transformationsværktøj, som kan bruges til både at håndtere og regulere kulturelle konflikter, skabe bymæssige sammenhænge, sikre viden, forstå et sted samt videreføre social kapital.

Kulturarven er aktiv og skabes, vurderes, beskrives og forhandles kontinuerligt. Det er en handling, som er med til at skabe identitet, og som ikke kan separeres fra eksterne kræfter – den er i konstant fortolkning og forhandling af civilsamfundet samt administrative og politiske institutioner. Kan kulturarv som handling være med til at udvikle vores planværktøjer som en af flere tilgange til at sikre en sammenhængende by? En by skabt som en transformation, et kontinuum og ikke af fragmenteret byudvikling.

## Kulturarv som handling

Kulturarv som handling er udgangspunktet for den kommende transformation af Vestbyens arbejderkvarter i Vejle. En transformation der udføres i et samarbejde mellem Vejle Kommune og Arkitektskolen Aarhus som del af en fælles erhvervs-ph.d. Vil du vide mere om projektet, så er du velkommen til at kontakte Kasper Albrechtsen på mail: [kal@aarh.dk](mailto:kal@aarh.dk)

# Skal du på kursus i 2021?

Byplanlaboratoriet udbyder kurser om



## Få mere ud af borgerinddragelsen

Tag dit eget projekt med på kurset og få inspiration til at skrue en spændende og gennemarbejdet proces sammen. Hvis du tager et par kolleger med, får det endnu større gennemslagskraft.

12. januar i Vejle & 9. februar i Odense.

## Lokalplaner i praksis

Gennem workshops og Ålborg som case får du skærpet din kritiske, konstruktive og kreative sans i forhold til planværktøjet og processen.

17. & 18. marts i Aalborg.



## Byvandring på Musicon

Hvordan fungerer aktørbaseret byudvikling og at skynde sig langsomt? Hvorfor er de klar til at lukke ideer ned – også selvom det er upopulært – hvis de ikke passer ind i visionen?

22. april i Roskilde

2021 vil desuden byde på kurser om

**Trygge byer**  
**Bæredygtige byområder**  
**Økonomi i byudviklingen**

og meget mere, tilmeld dig vores nyhedsbrev og få det hele med.

**dansk byplan**  
laboratorium

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